BOLETIN OFICIAL

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO XII.—NUM. 3233 | **Buenos Aires, Martes 26 de Julio de 1904** | REDACCION Y ADMINISTRACION MINISTERIO DE JUSTICIA É INSTRUCCIÓN PÚBLICA

EL "BOLETIN OFICIAL"

Aparece todos los días hábiles.

Los documentos que en él se inserten serán tenidos por auténticos y obligatorios, por efecto de esa publicación. (Artículo 4° del acuerdo de 2 de Mayo de 1893).

El *Boletín Oficial* se envía directamente por correo á cualquier punto de la república ó del exterior, previo pago del importe de la subscripción. Esta es semestral ó anual, puede comenzar en cualquier fecha, pero debe terminar con los semestres del año.

Por los números sueltos y la subscripción se cobrará·

Número del día	$	0.10
Número atrasado	»	0.20
Número atrasado de más de un mes	»	0.50
Semestre	»	6.00
Año	»	12.00

En la inserción de avisos, se cobrara treinta centavos moneda nacional por centímetro y por cada publicación, considerándose que veinticinco palabras equivalen á un centímetro. Las fracciones menores de diez palabras, no se computarán.

Las reparticiones de la administración nacional, deben remitir al *Boletín Oficial* para su inserción en él, todos los documentos, avisos, etc. que requieran publicidad (Acuerdo de 28 de Mayo de 1901).

Todo reclamo ó solicitud que se relacione con este diario ó el *Boletín Judicial*, debe hacerse al Director de ambas publicaciones, en el Ministerio de Justicia é Instrucción Pública—Casa de Gobierno.

Las reparticiones públicas que deseen recibir el *Boletín Oficial*, deben solicitarlo por conducto del Ministerio de que dependan.

SUMARIO

MINISTERIO DEL INTERIOR

I

Mensaje acompañando proyecto de ley para la construcción de un canal de riego en la Colonia General Roca.

Buenos Aires, Julio 22 de 1904.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Con el fin de impulsar el desarrollo de la colonización en el Sur de la República, el Poder Ejecutivo autorizó por Decreto fecha 24 de Diciembre ppdo., al Gobernador del Territorio del Rio Negro á practicar el estudio de un canal de riego con capacidad bastante para poder irrigar cuarenta mil hectáreas de tierras en la Colonia General Roca del Rio Negro.

El señor Gobernador del expresado Territorio, encomendó dicho trabajo al ingeniero galense don Eduardo Owen, bajo cuya dirección se ha llevado á feliz término la construcción del canal de riego autorizado por V. H. en la Isla Grande de Choele Choel.

El presupuesto presentado para la construcción de este canal es de ($ m/n 453.297,26) cuatrocientos cincuenta y tres mil doscientos noventa y siete pesos con veintiséis centavos moneda nacional, cantidad que el Poder Ejecutivo conceptúa económica por las grandes ventajas que reportará para el Río Negro, poder entregar á la agricultura cuarenta mil hectáreas de tierras cuya venta compensará con creces los gastos que esta obra demande sin perjuicio de las sumas que anualmente se recaudarían por derecho de riego que calcula el señor Gobernador del Rio Negro en cincuenta mil pesos anuales.

Fundado en las consideraciones que preceden y otras que no escaparán al criterio de V. H. el Poder Ejecutivo solicita la aprobación del adjunto proyecto de ley.

Dios guarde á V. H.

JULIO A. ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.—

Art. 1° Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de pesos cuatrocientos cincuenta y tres mil doscientos noventa y siete con veintiséis centavos moneda nacional ($ 453.297,26 m/n) en la construcción de un canal de riego en la Colonia General Roca, Territorio del Río Negro, para poder irrigar cuarenta mil hectáreas de terrenos.

Art. 2° Los gastos que demande esta ley se imputarán á la misma.

Art. 3° Comuníquese, etc.

GONZÁLEZ.

II

Nombrando un empleado

Buenos Aires, Julio 22 de 1904.

Vista la precedente renuncia,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Acéptase la renuncia presentada por don M. A. Rodríguez, del puesto de Subcomisario de Policía del Territorio Nacional de la Pampa Central, y nómbrase en reemplazo, á don Teófilo M. Moreno.

Art. 2° Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

III

Autorizando al Departamento Nacional de Higiene para mandar imprimir dos millones de estampillas.

Buenos Aires, Julio 23 de 1904.

Visto lo solicitado en la presente nota y atento lo informado por la Contaduria General,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Autorizar al Departamento Nacional de Higiene para mandar imprimir dos millones (2.000.000) de estampillas, destinadas á las especialidades medicinales gravadas en virtud de la Ley N° 2039.

Art. 2° El mencionado Departamento deberá elevar oportunamente, á este Ministerio, para su aprobación, los presupuestos respectivos, que solicitará de las casas impresoras que puedan encargarse de este trabajo.

Art. 3° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

IV

Acordando privilegio de paquete á los vapores «Cap Blanco» y «Cap Ortegal».

Buenos Aires, Julio 22 de 1904.

Vista la solicitud de los señores A. M. Delfino y Cia., Agentes Generales de la «Compañía Hamburgo Sudamericana de Navegación á Vapor» en la que piden privilegio de paquete postal para los vapores «Cap Blanco» y «Cap Ortegal», y

CONSIDERANDO:

Que de los informes producidos por el Departamento Nacional de Higiene, la Dirección General de Correos y Telégrafos y la Prefectura General de Puertos, dichos vapores se encuentran en las condiciones requeridas para obtener ese privilegio,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Acuérdase privilegio de paquete postal á los vapores de la expresada compañía «Cap Blanco» y «Cap Ortegal», debiendo sus Agentes dar estricto cumplimiento á las disposiciones que se especifican á continuación:

1° Conducir gratuitamente la correspondencia y encomiendas postales destinadas á cualquier puerto de la carrera.

2° Habilitar en dichos vapores un compartimiento ó depósito independiente, cómodo y seguro, para la conducción de la correspondencia, y el que deberá tener el número de casilleros suficientes para la clasificación de la misma.

3° Destinar un camarote de 1ª clase para el agente postal que la Dirección del

ramo designará en cada viaje, debiendo dársele trato de pasajero de cámara y ser su manutención por cuenta exclusiva de la compañía durante el viaje redondo, comprendiéndose en éste la permanencia en los puertos de escala y terminales.

4º Hacer escala, salvo casos de fuerza mayor, en todos los puertos en los cuales haya que entregar ó recibir correspondencia ó encomiendas postales, aunque ellas no hayan sido consignadas previamente en el aviso de salida, debiendo efectuarse la carga y descarga de ésta por medio de los elementos y tripulaciones á bordo, y dar en cada puerto el tiempo suficiente á juicio del Agente embarcado, para efectuar el intercambio.

5º Dar aviso de la salida de los vapores á la Administración de Correos, por lo menos, con tres dias de anticipación.

6º Cuando el vapor deba salir del Puerto para ir á fondear en la rada, la compañía estará obligada á habilitar un vaporcito especial para conducir á bordo la correspondencia y encomiendas, siendo este gasto de su exclusiva cuenta.

7º La compañía deberá cumplir con todas las disposiciones sanitarias vigentes y las que en casos determinados y con anuencia del Poder Ejecutivo dictare el Departamento Nacional de Higiene.

8º Recibirá á bordo y conducirá por cuenta del Gobierno, los individuos deportados en virtud de la Ley de Residencia.

Art. 2º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

V

Autorizando reparaciones en edificios de la Pampa Central.

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

En atención á lo manifestado por la Gobernación de la Pampa Central, y lo informado por la Contaduría General de la Nación,

El Presidente de la República—

RESUELVE:

Autorízase á la Gobernación de la Pampa Central, para invertir hasta la cantidad de ($ 650) seiscientos cincuenta pesos moneda nacional, en la reparación de los perjuicios materiales sufridos por el local ocupado por la Comisaría de Policía de General Acha, y de acuerdo con el presupuesto presentado por Juan Sardi, cuya propuesta se acepta; debiendo atenderse este gasto con los fondos votados en el Anexo B, inciso 16, ítem 1, partida 10, del Presupuesto vigente.

Comuníquese y archívese.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

MINISTERIO DE JUSTICIA É INSTRUCCIÓN PÚBLICA

DIVISIÓN DE JUSTICIA

I

Promociones en el Archivo General de la Nación.

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

Hallándose vacante el cargo de Archivero General de la Nación, por jubilación de don Agustín Pardo que lo desempeñaba, y siendo conveniente llenarlo, en forma que permita la promoción de los mismos empleados del Archivo,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase Archivero General de la Nación, al Subarchivero, don José Juan Biedma; Subarchivero, al Jefe de Sección, don Juan Pedro Guido; Jefe de Sección, al Habilitado don Augusto S. Mallié; Habilitado, al Oficial de la Mesa de Entradas, don José Arturo Scotto; Oficial de la Mesa de Entradas, al Oficial 1º don Fernando Raffo; Oficial 1º, al Oficial 2º, don José María Aramburu, y Oficial 2º al ciudadano don Nicolás Barros.

Art. 2º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y anótese en la Estadística.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

II

Sobre derogación en parte del decreto de 6 de Junio ppdo. relativo al personal de la Inspección Gral. de Justicia.

Buenos Aires, Julio 25 de 1904

Habiendo desaparecido las causas que dieron lugar al Decreto de 6 de Junio último por el que se incorporó á la División de Justicia del Ministerio del ramo el personal de la Inspección Gral. de Justicia,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Queda derogado el Decreto aludido, en cuanto se relaciona con la mencionada Inspección Gral., y subsistente sólo en la parte que se refiere á la Dirección y Administración de los Boletines Oficial y Judicial.

Art. 2º Comuníquese, publíquese é insèrtese en el Registro Nacional.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

III

Sobre entrega al Ministerio de Justicia de Códigos y Leyes de la edición económica.

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

Visto que el Art. 5º del Decreto de 31 de Julio de 1899 por el que se autorizó á los señores Carril y Méndez para hacer una edición oficial económica de Códigos y Leyes usuales de la Nación, establece que los Concesionarios entregarán al Ministerio de Justicia cincuenta ejemplares por cada mil que pongan en circulación; y siendo necesario precisar la proporción de esa cláusula para los casos en que el número de ejemplares á circular no alcance á dicha cantidad,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Los aludidos Concesionarios, señores Carril y Méndez, depositarán en el Ministerio de Justicia el 5 % del número de ejemplares de dichos Códigos y Leyes que hayan puesto en circulación hasta la fecha, previo descuento de los que ya hubieran depositado á mérito de la disposición recordada.

Art. 2º En lo sucesivo, los señores Revisores de la misma publicación, retendrán y remitirán al citado Ministerio, de los ejemplares que rubriquen, la cantidad que resulte en cada caso en la proporción de 5 % que queda establecida.

Art. 3º Comuníquese, publíquese, etc.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

IV

Concediendo indulto á varios penados.

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

Vista nota en que la Dirección de la Penitenciaría Nacional solicita se conceda á varios presos que indica el indulto del resto de las penas que les falta cumplir ó la remisión de una parte de ellas, como premio á la reforma moral y estímulo para los demás recluidos; atentos los informes relativos á las sentencias condenatorias producidos por separado, y considerando que la conducta y pruebas de enmienda de los presos aludidos, hacen procedente, en el caso, el ejercicio de la facultad consignada en el art. 86, inc. 6º de la Constitución Nacional,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Concédese á Juan Zolla indulto del tiempo que le falta cumplir para la extinción de su condena, y conmútase por la de quince años de presidio, á contar desde el 15 de Abril de 1892, la pena de presidio por tiempo indeterminado impuesta á Juan Shon.

Art. 2º Concédese la reducción de un año en el término de las condenas de Julio Veronelli, Pedro Castillo, Antonio Desogno, Hugo Ernst, y Pablo Lupke, y la de seis meses en las de Angel Bocci, Eduardo Carlos Yamerro y Antonio Cámera.

Art. 3º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

V

Nombramiento de empleados en la Cárcel de Reincidentes de Tierra del Fuego.

Exp-P-230

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

Vista la nota que antecede,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Acéptase la renuncia interpuesta por el Administrador del Aserradero del Presidio y Cárcel de Reincidentes de Tierra del Fuego, don Marcial Dominguez.

Art. 2º Nómbrase para desempeñar el empleo aludido, al Alcaide del mismo Establecimiento, don Victorio Llorente, y para reemplazar á éste, al Empleado don Manuel Sánchez Caballero.

Art. 3º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y anótese en la Estadística.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

VI

Autorizando el funcionamiento de una sociedad

Exp.S-56.

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

Visto este expediente; atento el dictamen del señor Procurador General de la Nación é informe de la Inspección de Justicia; y habiendo cumplido la Sociedad peticionante, para su constitución, los requisitos establecidos en el art. 318 del Código de Comercio,

El Presidente de la República,

DECRETA:

Art. 1º Autorízase á la «Sociedad General de Crédito y de Consumos Victoria» para funcionar con el carácter de anónima, previo cumplimiento de las formalidades que prescribe el Art. 319 del Código citado, y apruébanse, en consecuencia, sus Estatutos constitutivos, corrientes de fojas una (1) á siete (7), con las modificaciones y supresiones propuestas en el escrito de fojas quince (15) y diez y seis (16).

Art. 2º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y hecha la correspondiente reposición de sellos, permítase á los interesados tomar copia de lo actuado.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

VII

Autorizando la inversión de una suma.

Exp.-A-141.

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

Vista la nota que antecede, y de acuerdo con lo que en ella se solicita,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Autorízase á la Dirección del Archivo General de la Nación para invertir la suma de setecientos pesos ($ 700) moneda nacional con cargo de oportuna rendición de cuentas, haciendo uso de los fondos provistos por la Ley N° 4030, en la reparación de las dos piezas de la oficina de depósito y canje de la Biblioteca Nacional, cedidas para ensanche del Archivo.

Art. 2° Comuníquese, etc.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

VIII

Liquidación de peculio á los presos de la Cárcel de Reincidentes de Tierra del Fuego.

Exp. P-220.

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

Vista la nota que antecede y siendo necesario proveer al pago del peculio de los presos que cumplen su pena en el Presidio y Cárcel de Reincidentes de Tierra del Fuego, de conformidad á lo dispuesto en la ley de Reformas al Código Penal de fecha 22 de Agosto de 1903, por ser in suficiente para ese objeto la partida asignada al Establecimiento en la ley de Presupuesto del corriene año,

El Presidente de la República -

RESUELVE:

Art. 1° La liquidación del peculio que devenguen los presos comprendidos en los artículos 65 y 68 del Código Penal, que cumplen su pena en el Presidio y Cárcel de Reincidentes de Tierra del Fuego, se hará de acuerdo con las reglas establecidas en el Decreto de 17 de Mayo de 1893 que rige en la Penitenciaria Nacional.

Art. 2° La Dirección del Establecimiento podrá aumentar en $ 0,10 y $ 0,05 diarios, respectivamente, el peculio de los oficiales y obreros que se distingan por su laboriosidad é idoneidad.

Art. 3° El número de oficiales y obreros, no podrá exceder de cincuenta y cien, respectivamente.

Art. 4° Autorízase á la Dirección aludida para sufragar los gastos que exija el cumplimiento de este Decreto, haciendo uso de los fondos que asigne el Presupuesto vigente y del producto del trabajo de los mismos presos, con cargo de rendir cuenta trimestralmente al Ministerio del ramo.

Art. 5° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

DIVISIÓN DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA

I

Aceptando la renuncia de un Inspector.

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

Teniendo en cuenta el carácter de insistencia que reviste la renuncia que antecede,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Acéptase la renuncia presentada por el señor Ernesto A. Bavio, del puesto de Inspector de Enseñanza Secundaria y Normal, que desempeñaba adscripto al Ministerio de Justicia é Instrucción Pública.

Art. 2° Comuníquese, etc.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

II

Nombrando un catedrático

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

Vista la terna que se acompaña y de acuerdo con la base 6° de la Ley de 3 de Julio de 1885,—

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Nómbrase Catedrático de Geografía Física (2° curso) en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, al señor Enrique A. S. Delachaux.

Art. 2° Comuníquese, etc.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

III

Nombrando un Profesor

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

Atentos los términos de la nota del señor Rector del Colegio Nacional Sur de la Capital y el informe del Subcontador de este Ministerio, por lo que resulta que los libros de ese Establecimiento se llevan en una forma imperfecta y demasiado defectuosa, no pudiendo, por lo tanto, continuar en su puesto el Contador de ese Colegio,

El Presidente de la República,—

DECRETA:

Art. 1° Nómbrase Contador y Profesor de Contabilidad en el Colegio Nacional Sur de la Capital, al señor David Meléndez, en reemplazo del señor Nicolás Ferramola, que queda exonerado.

Art. 2° Comuníquese, etc.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

IV

Concediendo una incorporación

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

Vista la precedente solicitud en que se gestiona la incorporación al 6° grado de estudios primarios y 1° de los normales, y atento á que, como se manifiesta en el precedente informe de la Inspección General, la ley sobre Libertad de Enseñanza no autoriza á incorporar establecimientos particulares á los grados de la enseñanza primaria,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Acuérdase á la Escuela Popular Mixta que sostiene la Sociedad «La Educacionista Popular» de Mercedes (Corrientes), su incorporación al primer año de estudios normales, quedando sometida á todas las disposiciones contenidas en las leyes y resoluciones que rigen la materia y debiendo los alumnos de la misma, rendir pruebas ante las comisiones examinadoras de la Escuela Normal de Corrientes.

Art. 2° Comuníquese, etc.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

V

Ampliando una jubilación

Buenos Aires, Julio 25 de 1904.

Vista la solicitud presentada por el señor Adolfo Van Gelderen, pidiendo le sea ampliada la jubilación que le acordó el Decreto de 23 de Noviembre de 1888, como Director de la Escuela Normal de Profesores de la Capital.

Resultando de los informes precedentes que además del expresado cargo, el señor Van Gelderen dictaba una cátedra de Alemán en el Colegio Nacional Central, ó sea el desempeño simultáneo de ambos puestos, cuya asignatura la sirvió durante un período de más de tres años y que sólo por una interpretación contraria á las disposiciones legales, del caso, no le fué computada á los efectos de fijar el monto que por concepto de su jubilación debía corresponderle en justicia.

Y de acuerdo con lo aconsejado precedentemente por la Contaduría General y por el señor Procurador del Tesoro y con la jurisprudencia establecida por Decreto de 14 de Agosto de 1902, autorizando, á los fines de que se trata, la acumulación de cátedras con sus respectivos haberes,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Amplíase la jubilación acordada al señor Adolfo Van Gelderen, por Decreto de 23 de Noviembre de 1888, en el sentido de acumularle á su importe la suma mensual de *ciento veinte pesos* moneda nacional que percibía por el desempeño de la cátedra de Alemán en el Colegio Nacional Central de la Capital; debiendo la Contaduría General efectuar la liquidación de esta cantidad á contar desde la fecha del presente Decreto é imputarse el gasto que él autoriza á la Ley N° 2219, mientras no sea incorporado á la de Presupuesto Nacional.

Art. 2° Comuníquese, etc., y, á sus efectos, pasen estos antecedentes á la mencionada Oficina.

ROCA.
J. V. GONZÁLEZ.

MINISTERIO DE MARINA

I

Nombrando un Capellán

Buenos Aires, Julio 16 de 1904.

Vista la propuesta que precede,

El Presidente de la República,

DECRETA:

Art. 1° Nómbrase Capellán efectivo de la Armada, al supernumerario Presbítero don Vicente Magnelli.

Art. 2° Comuníquese, etc., etc.

ROCA.
ONOFRE BETBEDER.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

I

Mensaje al Honorable Congreso sobre prolongación de los Ferrocarriles del Estado, y proyecto de ley.

Buenos Aires, Julio 12 de 1904.

Honorable Congreso de la Nación:

El Poder Ejecutivo antes de ahora ha tenido ocasión de exponer á V. H. su pensamiento respecto á la situación creada al país por las concesiones, leyes y contratos que rigen á las empresas ferroviarias, y cada vez se afirma más en su creencia de que, para salvar inconvenientes en el presente y peligros y perjuicios mayores en el futuro, que no pueden corregirse ni evitarse con leyes ni decretos más de forma que de fondo, y de efectos más aparentes que reales,—no existen sino dos procedimientos: la expropiación de las líneas matrices y el desarrollo de los ferrocarriles del Estado.

El primero no es aplicable por ahora, entre otras causas, por lo enorme de su costo y porque no sería factible una operación de crédito semejante. El segundo encierra la única solución eficaz y práctica, porque puede aplicarse sin sacrificios, siendo, además, el medio más prudente y equitativo de proteger al comercio y las industrias, sin suscitar resistencias y originar perjuicios porque á todos beneficia la facilidad de las comunicaciones y el abaratamiento de los fletes. Por otra parte, no importa un procedimiento de excepción como el primero, pues, por el contrario, es el ejercicio de un derecho igual al de los particulares, sin fran quicias ni privilegios mayores que los que éstos gozan. Y afectando estas cuestiones al progreso, á la riqueza y al engrandecimiento general del país, que prima sobre todo, debe propenderse al desarro llo de las vías férreas del Estado, no para ejercer competencia, sino para impedir monopolios, muy fáciles de producirse en empresas con capitales del mismo origen, y para morigerar tarifas cuando excedan del límite «razonable y justo» consagrado por la ley; para suavizarlas, cuando por su elevación inconsulta esterilicen iniciativas ó traben industrias nacientes que necesitan de auxilio mientras crecen y se fortifican; ó para corregir el grave error, en que algunas veces se ha incurrido ya, de tarifas que permanecen inmutables tanto en las épocas de prosperidad como de abatimiento comercial é industrial, olvidando desgraciadamente, por un interés momentáneo, que el precio y naturaleza del artículo está en íntima relación con el costo y facilidad del transporte.

Prosiguiendo, pues, el Poder Ejecutivo la realización del plan que ha venido estudiando y desenvolviendo respecto de los ferrocarriles del Estado, y en cumplimiento de las leyes números 4294 y 4302, tiene el honor de someter á la consideracion de V. H. el abjunto proyecto de ley autorizando nuevas prolongaciones de aquéllos.

La simple enunciación de los puntos de arranque y terminales de las vías férreas que son objeto de proyecto, la com binación de éstas con el servicio fluvial y su relación con las nuevas líneas com plementarias á estudiar, mencionadas en el mapa y memoria que se acompañan, explican y motivan la idea del conjunto, y demuestran la necesidad de construirlas á medida que los recursos lo permitan. Ellas resolverán el problema general al llevar ese elemento de progre so, de fomento del trabajo y de la producción, á regiones que aun no reciben esos beneficios; al dar salida propia á puertos y centros de consumo á los ferrocarriles de la Nación cuyas líneas se encuentran actualmente truncas ó tributarias de vías extrañas; y al dotar al país de elementos positivos y eficaces que le permitan contralorear y morigerar las tari fas de transporte, cuya disminución solicitan siempre las industrias y el comercio, justa pretensión que es acto de buen gobierno propiciar.

La realización de ese pensamiento económico y la ejecución de las obras de que se trata, pueden empezarse desde ahora sin dificultades ni sacrificios, desde que una política ferroviaria, metódica y pacientemente desarrollada durante los últimos cinco años, ha modificado procedimientos y sistemas, que una aplicación constante en más de un cuarto de siglo había incorporado á la construcción y explotación de los ferrocarriles de la Nación.

Hasta hoy la construcción de las líneas del Estado ha pesado sobre el crédito y las rentas de todo el país sin pretender utilidades directas y, más aun, sin aspirar siquiera á percibir un interés por los capitales invertidos en ellas, porque esas iniciativas no han tenido por móvil el carácter comercial de esas empresas, sino el propósito de fomentar el progreso y la producción, y acrecentar la riqueza nacional.

Pero ese sistema debe modificarse en la construcción de nuevas líneas férreas, como se ha modificado ya con la sanción de la ley de 6 de Enero de 1900, lo que ocurría respecto de los gastos de explotación, cuyo exceso sobre las entradas pagaba anualmente el Tesoro. La aplicación de aquella ley ha producido, como V. H. lo sabe ya, no sólo ventajas para el servicio administrativo, economía en los gastos, regularidad en el tráfico, mejoras en las vías y tren rodante, sino también y como consecuencia el hecho de que sus propias entradas cubran sus gastos y dejen utilidades que han ido au mentando de año en año, según se de muestra en el cuadro adjunto.

Obtenidos, pues, esos resultados, ha llegado la oportunidad de completar el sis tema ferroviario del Estado, aplicando á ese objeto los rendimientos de la misma red. Cabe dentro de esos recursos, sin dificultad alguna, la ejecución de las obras á que se refiere el proyecto de ley que se somete á V. H. consistentes en la cons trucción de 1.743 kilómetros de vías, cuyo presupuesto de $ 27.000.000.00 m/n oro, incluyendo el transporte fluvial, sería servido con análogos recursos á los de la ley N° 4064.

Esta ley autorizó la construcción de 914 kilómetros con un presupuesto de $ 15.233.924.00 m/n oro, que debía cubrirse con obligaciones ferroviarias (debentures) garantizadas por el valor de los ferrocarriles del Estado, en explotación, y por el de las nuevas líneas que con esa suma se construyese, destinando al servicio de 4 % de interés y 1/2 % de amortización el producido líquido del tráfico de unas y otras. Llegado el momento de iniciar las construcciones, el Poder Ejecutivo creyó más conveniente suspender la emisión de aquellas obligaciones durante la administración actual y destinar al pago de los primeros trabajos pesos 6.670.000 m/n oro, provenientes de la operación financiera sobre títulos de ferrocarriles y obras públicas, liquidada con los señores Baring Brothers & C° y Greenwood y C°. De manera que rebajada esa suma de los $ 15.233.924 oro referidos, que daría reducida á $ 8.563.924 oro la cantidad á servirse con los recursos de la ley N° 4064.

Ahora bien, corresponde averiguar si los ferrocarriles del Estado pueden atender la deuda de $ 35.563.924 oro proveniente de la ley citada y del proyecto de que se trata, y que exigiría un desembolso anual de $ 1.600.377 oro.

El producto líquido de la explotación de 2.004 kilómetros ha sido el año ppdo. $ 941.466 m/n oro, de manera que aun en el supuesto de que el tráfico no aumentase en lo sucesivo, de que los ingresos permanecieran estacionarios, deque el cablecarril al Famatina no diese resultado alguno y de que los gastos no disminuyesen por efectos de mejoras en las vías, talleres y tren rodante, cuyos efectos comienzan á hacerse sentir, la diferencia de $ 658.911 oro, que se necesita para integrar el servicio de la totalidad de los debentures, se obtenbría evidentemente de la explotación de 1.360 kilómetros actualmente en construcción (entre los que no se incluye 240 de Anatuya al Chaco) y de los 1.743 kilómetros que se trata ahora de construir. Debe observarse que entre los 2.004 kilómetros en explotación actual, sólo 756 sirven zonas de producción mientras que los 1.743 proyectados tienen tráfico asegurado, libre de competencia y mejorarán no sólo la condición de las líneas existentes sino también la de las que se encuentran en construcción.

Conviene hacer presente respecto de las obligaciones ferroviarias (debentures) que en los cálculos anteriores no se ha tenido en cuenta el quebranto que pueden sufrir, pero se ha calculado el servicio anual sobre el total de aquéllas, como si hubieran de ser emitidas íntegramente en el primer año. Debe agregarse, finalmente, como antecedente, que de las ocho propuestas para construir el ferrocarril á Bolivia,—á pesar de existir entonces los contratos Baring Brothers & C° y Greenwood & C°, que dificultaban la operación en títulos, y de que la situación general del país era inferior á la actual,—siete aceptaban esos títulos en pago de las obras, y así se contrataron; otro tanto ha ocurrido después en las ocho propuestas para las líneas de Serrezuela, Andalgalá y Tinogasta, de manera que no se puede dudar de su éxito, tanto más cuanto que desde entonces han aumentado las garantías por los mayores rendimientos de las vías afectadas á esos servicios y por el valor de las nuevas líneas que se construyen en el presente,

El Poder Ejecutivo cree inoficioso entrar en mayores consideraciones sobre la necesidad y conveniencia de desarrollar los ferrocarriles del Estado, con lo que al hacer más extenso y más fecundo su radio de acción, no sólo se obtendrá una mayor fuerza aplicada al progreso y engrandecimiento del país, sino también en breve término, una nueva fuente de renta para el Tesoro Público, retribuyendo así en definitiva y con creces los sacrificios que éste ha venido haciendo sin esperanza de compensación directa.

Dios guarde á V. H.

JULIO A. ROCA.
EMILIO CIVIT.

PROYECTO DE LEY

Art. 1° Autorízase al Poder Ejecutivo para que de conformidad á los planos y presupuestos formulados por el Ministerio de Obras Públicas y aprobados por aquél, proceda á construir directamente ó por empresa privada en licitación pública, las siguientes vías férreas:

De Deán Funes á Rosario, con un ramal á Sarmiento pasando por Totoral, y otro á Villa María; de Villa de Mercedes al Puerto Militar; de la provincia de San Juan, en las proximidades de la estación Algarrobal del ferrocarril Argentino del Norte á la provincia de Mendoza; de la estación Clodomira ó Aurora del Ferrocarril Central Norte á La Banda y de las inmediaciones de la estación Cejas á Burruyaco.

Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para reducir oportunamente á un metro el ancho de la vía del Ferrocarril Andino desde Villa de Mercedes á Dolores y para colocar un tercer riel en la sección de Villa de Mercedes á Villa María, para permitir el tráfico del tren rodante de aquella trocha.

Art. 2° El Poder Ejecutivo podrá invertir en las obras á que se refiere el artículo anterior, en los estudios de una línea desde las proximidades de Potro Muerto, de la vía de Deán Funes al Rosario, á Buenos Aires con un ramal á La Ptata y en la adquisición en su oportunidad de chatas y de vapores remolcadores para el transporte fluvial de carga de y para los ferrocarriles del Estado entre los puertos de Santa Fe, Rosario y de la Capital Federal, hasta $ 27.000.000.00 oro que serán cubiertos con obligaciones ferroviarias que podrá emitir en las mismas condiciones que las de la ley N° 4064, garantidas además con el valor de los ferrocarriles mandados construir por la ley N° 4267 y los autorizados por la presente,

Art. 3° Declárase de utilidad pública y sujetos á expropiación los terrenos de propiedad privada que fuesen necesarios para las obras, así como libre de derechos de Aduana la introducción de los materiales destinados á las mismas que el país no produzca en calidad y cantidad suficiente.

Art. 4° La Autorización de la ley 4064 para emitir obligaciones ferroviarias (debentures) queda limitada á $ 8.563.924 oro efectivos.

Art. 5° Los gastos que demande la ejecución de la presente ley se imputarán á la misma.

Art. 6° Comuníquese, etc.

CIVIT.

Ferrocarriles del Estado

DIFERENCIA ENTRE LOS PRODUCTOS Y GASTOS — AÑOS 1897 Á 1903

Años	ANDINO			ARGENTINO DEL NORTE				CENTRAL NORTE			
	Productos	Gastos	Superávit	Productos	Gastos	Sureravit	Déficit	Productos	Gastos	Superávit	Déficit
	$ m/n	$ m/n		$ m/n	$ m/n			$ m/n	$ m/n		
1897..	1.031.181	722.826	308.355	222.254	450 941	—	228.687	1 758.328	2.104.767	—	346.439
1898..	1.092.803	775.241	317.562	231.987	605.015	—	373.028	1.773.843	1.930 439	—	156.596
1899..	1.076.403	736.685	339.718	274.012	595 499	—	321.487	1.855.979	2.107 963	—	251.984
1900..	1.139.949	726 569	413.380	305.035	493.867	—	188.832	2.396.589	1.836.762	559.827	—
1901..	1.372 933	755.987	616.946	317.768	398.924	—	81.156	2.831.253	1.958.501	872.752	—
1902..	1.457.752	775.905	681 847	315.652	416.926	—	101 274	2.641.316	1.984.076	657 240	—
1903..	1.878 286	774.827	1.103.459	404.403	385.737	18.666	—	3.030.921	2.013.350	1.017.571	—

RESUMEN:

Años	Productos	Gastos	Superávit	Déficit
	$ m/n	$ m/n		
1897........	3.011.763	3.278.534	—	266.771
1898........	3.098.633	3.310.695	—	212.062
1899........	3.206.394	3.440.147	—	233.753
1900........	3.841.573	3.057.198	784.375	—
1901........	4.521.954	3.113.412	1.408.542	—
1902........	4.414.720	3.176.907	1.237.813	—
1903........	5.313.610	3.173.914	2.139.696	—

enos Aires, Junio 30 de 1904.

Alberto G. Dillon,
Director General de Contabilidad.

MEMORIA SOBRE LA RED GENERAL DE LOS FERROCARRILES Y LAS PROLONGACIONES DE LOS DEL ESTADO.

Un ligero examen del mapa de los Ferrocarriles de la República indica á primera vista que las líneas férreas del país se extienden en la zona comprendida entre los paralelos 24 y 39, y que todas ellas convergen hacia tres puntos de la ribera del Río de la Plata y Paraná, que son Buenos Aires, Rosario y Santa Fe. Principiando por el F. C. Provincial de Santa Fe, de Santa Fe á la Sábana, que tiene un rumbo franco de Norte á Sur, se pasa á las líneas del Central Norte y del Central Córdoba que tienen un rumbo medio de NO. á SE; á las del Gran Oeste Argentino, del Pacífico, del Oeste y otras que corren de Oeste á Este; y finalmente á las del Ferrocarril del Sur que corren de SO. á NE., y en parte también de Sur á Norte como, p. e., las del Tandil y Maipú á Buenos Aires.

Puede decirse más particularmente que Buenos Aires es el verdadero punto de convergencia de las líneas férreas del país, y que Rosario, La Plata y Santa Fe, no han sido hasta estos días sino sucursales de ese movimiento concentrador hacia la Capital de la República. Es pues por el puerto de Buenos Aires, que se produce la entrada de las mercaderías del exterior, necesarias para el consumo del país, y es por el mismo que se efectúa la mayor salida de los productos de nuestras industrias agrícolas y pecuarias.

Considerando más particularmente nuestro sistema ferroviario, desde el punto de vista de su separación en dos grandes sistemas, el uno de trocha ancha, el otro de trocha angosta, fácil es notar á primera vista una marcada separación entre uno y otro sistema, cuyas líneas parece, hasta ahora, como que se hayan repartido el servicio y la explotación de dos distintas regiones del país. Y en efecto, el sistema de trocha angosta predomina muy netamente en la región al Norte de la ciudad del Rosario, mientras el de trocha ancha tiene indisputado dominio sobre las regiones al Sur del Rosario de Santa Fe. Y, en realidad, las líneas de trocha angosta nunca han pasado del paralelo 33; se han detenido en la ciudad del Rosario, á pesar de las concesiones de líneas hasta la Capital, que nunca han sido llevadas á ejecución.

De lo anteriormente dicho, también emerge que las líneas de trocha angosta son servidas únicamente por los puertos de Colastiné y Rosario de Santa Fe, y que, en consecuencia, las líneas de trocha ancha solamente lo son por los de Buenos Aires y La Plata. Entendemos hablar aquí de puertos del Estado, pues, á los efectos del fácil servicio público, no es de considerar como tal el puerto de Bahía Blanca, cuyos muelles pertenecen al Ferrocarril del Sur y son destinados al servicio de sus líneas férreas.

Formada así una idea general del sistema de líneas existentes, cabe considerar las líneas de propiedad del Estado que de dicho sistema forman parte, las condiciones en que se encuentran, la acción que ejercen actualmente, y, por fin, las ampliaciones de que su especial sistema es susceptible para que esa acción sea lo más posible eficiente, con el doble objetivo de servir á las regiones que atraviesan y de moderar lo más eficazmente posible, y en bien del interés general, la acción de los ferrocarriles particulares.

Actualmente, el Estado posee las líneas del Ferrocarril Central Norte, del Ferrocarril Argentino del Norte, y del Ferrocarril Andino. El Central Norte, como es sabido, lo formaban, hasta hacen pocos años, las líneas de Salta, Jujuy á Tucumán; y sólo con la adquisición, considerada en aquella época como onerosa, de la línea de Tucumán á San Cristóbal, pudo el Central Norte independizarse del Ferrocarril Central de Córdoba, pero quedando sujeto al tránsito del Ferrocarril Provincial de Santa Fe. El Central Norte se aumentará pronto con las líneas de Anatuya al Chaco, de Jujuy á la Quiaca y de Perico á Ledesma, actualmente en construcción.

El Ferrocarril Argentino del Norte era constituído por las líneas de Deán Funes á Patquía, Chilecito y La Rioja. Recientemente se ha determinado la construcción de las líneas de San Juan á Serrezuela y de Chumbicha á Andalgalá y Tinogasta, ya emprendidas, así como la del Cablecarril á Famatina, cuya construcción ya está muy adelantada.

El Ferrocarril Andino consta de la línea de Villa María á Villa Mercedes y La Toma, y se está actualmente construyendo la prolongación desde La Toma á Dolores.

Estas líneas del Estado, tienen todas, la característica de ser líneas *mediterráneas;* es decir, que no desembocan directamente en puerto alguno, y son, por consiguiente, tributarias de otras líneas. Además son líneas de trocha angosta todas ellas, con excepción del Ferrocarril Andino que es de trocha ancha.

De ello surge evidentemente la conse-

cuencia de que, por el momento, la acción de las líneas del Estado queda limitada casi exclusivamente al servicio local de las regiones que atraviesan, servicio que forzosamente tiene que adolecer de una imperfección fundamental, procedente de la sujeción que dichas líneas tienen con las del Central Córdoba, Provincia de Santa Fe y Central Argentino, líneas de tránsito obligado para las cargas provenientes de aquéllas, sean dichas cargas destinadas al consumo interno ó bien á la exportación.

Asimismo, la influencia moderadora que las líneas del Estado deberían aspirar á ejercer sobre las tarifas de las líneas particulares es muy limitada; el Ferrocarril Central Norte, para las cargas á Rosario y Buenos Aires, sólo puede competir, mediante convenios con el Ferrocarril Santa Fe, con las líneas del Central de Córdoba y del Buenos Aires y Rosario; el Ferrocarril Andino propende á regular las tarifas en tránsito para cargas provenientes del Gran Oeste Argentino. Por las demás líneas, la influencia de las vías del Estado no puede hacerse sentir en lo más mínimo, y toda la región desde el peralelo 33 al Sur, se encuentra no solamente bajo el predominio de las líneas del Sur, Oeste de Buenos Aires, Central Argentino, Pacífico y Buenos Aires y Rosario, sino que el principal y único objetivo de esas líneas es el de concentrar todo su movimiento hacia el puerto de la Capital.

De esta ojeada á las líneas de trocha angosta de propiedad del Estado, surge á primera vista la conveniencia inmediata de independizarlas de las demás líneas de que son tributarias; y es con ese fin de verdadero interés público, que se ha tratado de adquirir la línea de San Cristóbal á M. Gálvez, con la proyectada prolongación á Colastiné por cuenta del Estado, y con el objeto de que el Ferrocarril Central Norte llegue con línea propia á un puerto apto para recibir buques de ultramar; es con ese fin que se han estudiado las líneas de Deán Funes á Rosario y de Villa Mercedes á Bahía Blanca; la primera para unir el sistema del Ferrocarril Argentino del Norte con el puerto del Rosario de Santa Fe; la segunda, no solamente para encauzar los productos de las provincias de Cuyo más directamente á la Provincia de Buenos Aires, donde tanto se consumen, sino también para dirigir á Puerto Belgrano, una vez habilitado para servir de puerto comercial, los productos del Sur de Córdoba y del Oeste de la Provincia de Buenos Aires, destinados á la exportación, los que al presente tienen que someterse á las tarifas de las compañías particulares.

Y también, además de esas líneas, se han estudiado: un ramal desde Villa María á un punto de la línea de Deán Funes á Rosario, esto es, á Potro Muerto, y la línea de Mendoza á Rivadavia y á un punto de la que se construye entre San Juan y Serrezuela; el primero, como es evidente á simple vista, tiene por objeto independizar de la línea del F. C. Central Argentino al F. C. Andino, en el que será conveniente colocar un tercer riel á fin de facilitar el tráfico de intercambio con las líneas de trocha angosta (siendo aquél de trocha ancha). El segundo ramal tiene por objeto extender á los productos de Mendoza las mismas ventajas que ofrece á los de San Juan la línea á Serrezuela, esto es, ligar á esas provincias directamente no sólo con el puerto de Rosario sino con las provincias del Norte y de Córdoba y Santa Fe, en cuyas colonias tanto consumo se hace de los productos de dichas provincias.

Con estas líneas estudiadas y con las que están en construcción no se consigue, sin embargo, sino el objetivo primordial de independizar, como he dicho, á los sistemas existentes y de crear un nuevo rumbo de tráfico de NO. á SE., hacia el puerto comercial de Bahía Blanca. Pero es también necesario encauzar hacia este puerto y también hacia el de Necochea otras corrientes; ligar directamente á la Provincia de Mendoza y á la de San Juan con la expresada línea de Villa Mercedes á Puerto Belgrano; unir el sistema de trocha angosta del Estado á los puertos de Buenos Aires y de La Plata; fomentar la explotación de las regiones chaqueñas, al Este de las provincias de Salta y Jujuy, por las fértiles márgenes del Río Salado; iniciar y alentar la de los territorios del Sur, estudiando una línea transpatagónica de Puerto San Antonio hasta la frontera y con objetivo á Puerto Montt en Chile, y otra desde Rada Tilly á las colonias San Martín y 16 Octubre; prolongar á Puerto San Antonio la línea de Suncho Corral á Huinca Renancó, en beneficio de las regiones del Sur de la Pampa; en fin, hacer de los varios sistemas cuya formación y ampliación acabo de esbozar, un solo y vasto sistema con el que, sin menoscabo de los intereses del capital privado, pueda el Estado extender con verdadera eficacia su influencia alentadora y morigeradora por todos los ámbitos de las regiones cruzadas por sus líneas.

Con esos fines se ha considerado de gran interés estudiar también: una línea que parta desde Suncho Corral hacia un punto de la línea de Deán Funes á Rosario (Cañada Luque ú otro punto cercano) á fin de que la vasta región que atravesaría, que todavía no goza de los beneficios de una línea férrea, resulte fomentada en su producción Esa línea deberá ser prolongada hasta Córdoba, y de aquí, á su vez, deberá partir otra línea que pase de Río Cuarto y en Huinca Renancó se una á la de Villa Mercedes á Puerto Belgrano. Esta línea de Suncho Corral á Huinca Renancó, prolongada al Norte hasta Embarcación y Yacuiba y al Sur desde Huinca Renancó á Puerto San Antonio, constituiría el verdadero eje ó línea continental argentina, y llegaría, en un futuro no lejano, á hacer de San Antonio un verdadero centro de comercio, ya que ese puerto será indisputablemente el mejor puerto natural de la República y tal vez de toda la América del Sur, con su amplio golfo protegido del oleaje por una península y aguas hondas; con todas las condiciones, en fin, para poder, con muy pocas expensas, transformarlo en un puerto comercial de primer orden. Otra línea desde Rivadavia á Huinca Renancó unirá directamente á San Juan y Mendoza con el Sur de Buenos Aires y Puerto Belgrano, y desde Lamadrid partirá un ramal que se dirigirá al puerto de Necochea. Igualmente convendrá estudiar la unión de Catamarca con Tucumán, las prolongaciones de Guachipas á Cafayate y de Burruyaco á Rosario de la Frontera, de Jáchal á Patquía ó á San Juan, de Dolores á Soto, Serrezuela ó á Milagro; y, con el objeto de ligar los sistemas del Norte con la Capital, deberían estudiarse las líneas desde Potro Muerto á Buenos Aires y La Plata.

De cada una de estas proyectadas líneas se hablará más adelante con mayores detalles para fundar la conveniencia de su construcción ó estudio. Por el momento me he limitado á enumerarlas indicando su objetivo principal.

En el curso de esta exposición varias veces se ha mentado los puertos á los que las líneas llegan.

En un futuro no lejano la República estará dotada, desde Santa Fe á Buenos Aires, por la ribera, y desde Buenos Aires á Bahía Blanca, en el Océano Atlántico, de los puertos de ultramar de: Santa Fe, Rosario de Santa Fe, Buenos Aires, La Plata y Puerto Belgrano. A todos ellos, que permitirán la entrada de buques de un calado no menor de 21 pies, hay que agregar también el de Necochea como muy importante puerto de cabotaje.

A todas estas amplias puertas que están abiertas ó van abrirse al comercio de importación ó exportación, debe natural y lógicamente responder una paralela ampliación del sistema de líneas terrestres de transportes, de manera que la ampliación que de las líneas del Estado se propone, no es sino una natural consecuencia de la creación ó ampliación de puertos de ultramar, y, viceversa, el ensanche ó nueva construcción de éstos responde á la aumentada capacidad productora del país, á la mayor extensión de los ferrocarriles, á la necesidad de distribuir más equitativamente por nuestros dilatados litorales esas puertas del intercambio comercial.

En resumen, considerando solamente la red que resulta de las líneas del Estado, en explotación y construcción, completadas con las líneas: San Cristóbal, Colastiné á adquirirse, y con las recién estudiadas de Villa Mercedes Bahía Blanca y Deán Funes Rosario, tenemos un sistema que se subdivide en tres bien distintos; uno del Norte, uno del Centro, y uno del Sur; todos con una dirección de Noroeste á Sudeste y concurrentes, el primero á los puertos de Santa Fe y Colastiné, el segundo al puerto del Rosario y el tercero al puerto comercial de Puerto Belgrano.

Este sistema deberá ser complementado y ligado en sus diferentes partes por vía de otras líneas á estudiar, de las cuales se indican las principales en el orden de su importancia actual y futura, y son:

1) Las líneas de Rivadavia á Huinca Renancó; de Lamadrid á Necochea; de Potro Muerto á Buenos Aires y La Plata.

2) Las de Córdoba á Río Cuarto (con ramal á Los Reartes) á Huinca Renancó; de Suncho Corral á Cañada Luque y Córdoba; de un punto de la línea de Mendoza á Huinca Renancó, á Cañada Seca, Alvear y Teodolina, ligando esa línea con la de Potro Muerto á Buenos Aires; de Jáchal á San Juan ó Patquía; de Dolores á El Milagro, Serrezuela ó Soto; de Tucumán á Lamadrid y Catamarca; de Guachipas á Cafayate; de Burruyaco á Rosario de la Frontera.

3) Las prolongaciones desde Suncho Corral á Embarcación por la costa del Río Salado, y á Yacuiba, con ramal á Rivadavia; de Huinca Renancó á Choele Choel y á puerto San Antonio del Este; la línea transpatagónica de puerto San Antonio á la frontera; y la central patagónica de Rada Tilly á 16 de Octubre, empalmando con la anterior.

En este esbozo sólo se consideran las líneas «madres» del sistema, las cuales, en el porvenir, deberán ser ligadas por medio de otras líneas auxiliares, las que á su vez, serán unidas por vía de otros ramales, según lo exijan los futuros aumentos de la población y de la producción, pues, la capacidad de una región para recibir y alimentar líneas férreas corre parejas con el número de sus habitantes y con su intensidad productora; y, por lo que al país respecta, es evidente que esa capacidad está muy lejos de haber alcanzado su límite máximo, aun en las comarcas en que la red de vías férreas es más densa.

Pero, aquí se desprende una cuestión fundamental de la mayor importancia, y es la siguiente: el sistema de ferrocarriles del Estado, que es necesario completar con el doble fin de fomentar el desarrollo de las regiones en las que la iniciativa

privada no quiere aventurar sus capitales, ha de ejercer una influencia moderadora y bienhechora sobre las líneas explotadas por el capital privado, pero surge la duda ¿debe ser completado ó integrado construyendo líneas de trocha ancha ó líneas de trocha angosta?

La cuestión es, sin duda alguna, de capital importancia; y por ello ha sido objeto de un detenido estudio. Se puede afirmar que de cualquier lado que se estudie y considere esta cuestión, las razones están siempre del lado de la trocha angosta; la que, por consiguiente, debería ser adoptada para la prosecución de las líneas principales del sistema de las líneas del Estado.

Como se ha dicho la cuestión es poliédrica y presenta muchas faces; la de la construcción de las líneas y su costo comparado con el de las de trocha ancha; la de la explotación de las líneas de trocha angosta, en relación á la de otras del mismo sistema, y en relación á la de las de trocha ancha; el intercambio con otras líneas y con las de otros paises; el intercambio del material rodante, con relación á los diferentes climas de las regiones servidas por las líneas; las consideraciones estratégicas.

¿Cuesta más la construcción de una línea de trocha ancha ó la de una de trocha angosta? La simple enunciación de la pregunta indica que, á paridad de condiciones topográficas del país atravesado, cuesta menos una línea de trocha angosta. Y en efecto, suponiendo, para que sea posible una comparación, que para dos líneas, la una de trocha ancha y la otra de la angosta, se use un riel del peso medio de 30 kilos por metro lineal, el costo medio de un kilómetro de línea de trocha angosta es aproximadamente de 16.000 $ m/n y el de una línea de trocha ancha sería, aproximadamente, de 18.000 $ m/n. Y esto en el supuesto de que se trate de una línea á construirse en regiones sin notables accidentes topográficos, que, si se tratare de regiones en las que fuese necesario construir grandes desmontes, túneles, etc., se comprende que, por las mayores secciones que requiere la trocha ancha, la diferencia de costo tiene que ser mucho más sensible.

Puede, pues, estimarse que el costo de una línea de trocha ancha está al de una de trocha angosta en la proporción de 1.125 á 1.

Por consiguiente, si se considera que el costo licitado de las líneas actualmente en construcción de Jujuy á Bolivia, de San Juan á Serrezuela y de Chumbicha á Andalgalá y Tinogasta, todas ellas de trocha angosta, resultó de unos 16.000.000 de $ oro, fluye de lo expuesto que se hubiera tenido que invertir aproximadamente 16.000.000 1.125/1, esto es, más de 18.000.000 de $ oro sellado si esas líneas se hubieran construído de trocha ancha.

Estimo que esta consideración sería ella sola suficiente para inclinar la opinión en favor de las líneas de trocha angosta.

Pero conviene á la magnitud del asunto corroborar esa opinión con consideraciones de otro orden.

La única línea de trocha ancha que el Estado posee es la Andina, de Villa Mercedes á Villa María y á La Toma. Su longitud es de kilómetros 339. Las demás líneas del Estado, de trocha angosta, son las del Central Norte y Argentino del Norte y que se subdividen en:

a) líneas en explotación, de la longitud de......	km. 1665
b) líneas en construcción de la longitud de.......	» 1600
Total.........	» 3265

En resumen, el Estado posee más de 3200 kilómetros de líneas de trocha angosta contra poco más de 300 kilómetros de líneas de trocha ancha.

Es evidente que si se acepta en un principio la conveniencia de ampliar la red de ferrocarriles del Estado, esa ampliación y extensión debe hacerse por vía de líneas de trocha angosta ya que no por las de trocha ancha; porque si se adoptare la trocha ancha, el Estado tendría una red que, en realidad, se compondría de dos redes bien distintas por todos conceptos y que sólo tendrían en común la calidad de pertenecer al mismo propietario. En todo lo demás, ellas serían causa, la una para la otra, de mutuas é insalvables dificultades por la imposibilidad de ejercer tráfico común en el verdadero significado de la palabra; pues el material rodante de la trocha angosta no podría circular por las líneas de la trocha ancha, y viceversa; por las consiguientes demoras para trasbordos en los puntos de unión y los mayores gastos que dichas operaciones acarrean. Es verdad que podría objetarse que si todo el sistema se construyese de trocha ancha, sería permitido el tráfico común con las líneas de las compañías particulares, cuyas líneas en su mayor parte están establecidas con la trocha ancha, pero además de no eliminarse con ese temperamento las dificultades inherentes á la subdivisión de las líneas del Estado en dos sistemas, y que antes se han enumerado, hay también que notar que el intercambio con las líneas particulares no se podría efectuar con aquella facilidad con la que se efectuaría con líneas propias, pues las empresas particulares, aunque obligadas á ello por ley, no se prestarían con muy buena voluntad á fomentar el tráfico común con líneas que, por ser del Estado tienen intereses fundamentalmente opuestos á los del capital privado. Y, por su parte, las líneas del Estado, construídas expresamente así para el servicio de determinadas regiones sin medios de comunicación como para moderar y reglar la acción de las empresas privadas, se encontrarían en contradicción con sus propios fines al quedar en algún modo tributarias de las líneas particulares con las que ejerciesen tráfico común y tuviesen, por consiguiente, comunidad de intereses concurrentes.

Por lo contrario, fácil y poco dispendioso será para el Estado hacer servir para la trocha angosta sus líneas de trocha ancha, que son las del F. C. Andino; pues será suficiente colocar un tercer riel en la línea de Villa Mercedes á Villa María, lo que, con los cambios, señales y demás accesorios, costará aproximadamente 400 000 $ oro sellado.

Además de esas consideraciones, hay que apuntar el gravísimo inconveniente que ofrecería la subdivisión en dos sistemas á la buena distribución y utilización del material rodante. El hecho de que el Estado posee un vasto sistema de líneas férreas el que, á su vez, se subdivide en dos sistemas de diversas trochas, cada uno de los cuales tiene su material rodante que no puede por la diferencia de trocha, circular por las vías del otro, es ya, de por sí, antieconómico é inconveniente para los intereses públicos, puesto que origina en cada empalme la necesidad de trasbordos, con sus correspondientes aumentos de gastos, retardados, etc., etc.

Pero todo ello queda agravado por otras circunstancias peculiares y dependientes de la extensión del sistema de líneas del Estado, relacionada con la extensión y configuración de la República.

Las líneas del Estado, una vez completadas ó aumentadas, se extenderían desde el paralelo 22 hasta el paralelo 41 ó 42, abarcando regiones de diferentes climas, desde las subtropicales de Jujuy, Tucumán y Santiago del Estero, á las regiones templadas de Santa Fe, Buenos Aires, etc., etc, hasta las comarcas frías, como son las regiones patagónicas. La diversidad de climas significa, para las varias comarcas, diversidad de productos cuya cosecha respectiva se efectúa en cada una en época diferente.

Ahora bien; los productores, cultivadores, tratantes en frutos del país son, como es sabido, los más fuertes cargadores de las empresas de ferrocarriles, con la particularidad de que necesitan usar sus medios de transporte todos al mismo tiempo, poco más ó menos.

Los cereales, que forman una de las más importantes clases de carga, se cultivan con más intensidad en la región comprendida entre los paralelos 31 y 39; su cosecha se verifica en el mismo término; por consiguiente, todos los interesados al mismo tiempo, hacen pedidos de material que las Empresas se ven casi siempre imposibilitadas de satisfacer, por su enorme número: pues su stock de material móvil, más que suficiente para las ordinarias necesidades del tráfico, resulta insuficiente en las épocas de cosecha por la contemporaneidad en que ésta se produce.

Una empresa no puede ayudar á la otra, arrendándole su material, porque tanto la una como la otra lo necesitan simultáneamente.

Ahora, si la red del Estado, la que, como se ha dicho, se extendería desde los trópicos á las regiones frías, fuese de dos trochas distintas ¿cómo podría efectuarse aquel intercambio de material que, en ciertas épocas, sería tan necesario? Es evidente que si en las regiones templadas se produce la cosecha, se necesitará en ellas la mayor parte del material rodante disponible. Si todo el sistema del Estado fuese de una trocha única, fácil sería concentrar, donde sean requeridos, todos ó gran parte de los vagones que no se utilizan en las regiones en las que no hay cosecha; cuando, p. e., se cosechan cereales, podrá utilizarse para su transporte todo el material destinado á las regiones del Norte y del extremo Sur en los que los productos locales se cosechan en épocas anteriores ó posteriores.

Todo ello sería imposible hacerlo si fuesen las líneas del Estado de trochas diferentes; en ese caso, no solamente el material destinado á determinadas comarcas permanecería inactivo sino que en otros resultaría deficiente el que les fuese asignado.

No será aquí inoportuno agregar que la única trocha (y dígase entonces, la trocha angosta) para las líneas del Estado será más conveniente para fines militares, por la evidente mayor facilidad de los transportes, sin los trasbordos inevitables con la promiscuidad de trochas y sin las lentitudes y demoras que dichos trasbordos traerían, especialmente cuando se trata del transporte de material pesado, como son los cañones y pertrechos de guerra.

Otro punto es de tener en especial cuenta; y es que la unión de la ciudad de Mendoza con el sistema de trocha angosta procurará también la incorporación al mismo sistema del Ferrocarril Trasandino, Argentino y Chileno, lo cual significa fomentar entre las líneas de uno y otro país el intercambio de material rodante, es decir, dar un verdadero impulso al tráfico internacional; pues podrá fácilmente un vagón de ganado embarcado en el Sur de Buenos Aires ó un vagón de trigo cargado en Santa Fe seguir directamente hasta el país vecino; mientras actualmente, ó si se adoptare la trocha ancha como única, debería seguir haciéndose el trasbordo en Mendoza.

Todas las razones y argumentaciones aducidas y los hechos existentes abogan,

pues, en favor de la trocha angosta, la que, repito, es la que debe adoptarse para la proyectada prosecución y complemento de la red de ferrocarriles del Estado.

Delineado á grandes rasgos el sistema de las líneas del Estado, y supuesto que sea adoptado para su ampliación el sistema de la trocha angosta, y teniendo presente la subdivisión de las líneas en: *a)* líneas existentes en explotación; *b)* en construcción; *c)* estudiadas, á construirse; *d)* á estudiarse,—haremos aquí una enumeración más detallada de todas las líneas de cada grupo, que son las siguientes:

LÍNEAS EXISTENTES EN EXPLOTACIÓN

F. C. Andino..	kilm.	338.478
F. C. Central Norte......	»	1.102.028
F. C. Argentino del Norte	»	564.249
Total.... ...	kilm.	2.004.755

LÍNEAS EN CONSTRUCCIÓN

Prolongación á Bolivia...	kilm.	286
Perico á Ledesma........	»	87
Zuviría á Guachipas......	»	48
Añatuya al Chaco... ...	»	240
San Juan á Serrezuela...	»	369
Andalgalá y Tinogasta...	»	425
La Toma á Dolores......	»	147
Total........	kilm.	1.602

LÍNEAS ESTUDIADAS Á CONSTRUIRSE

Ledesma Embarcación Orán..................	kilm.	110
Ramal á Burruyaco......	»	50
Clodomira ó Aurora á La Banda....	»	28
Deán Funes, Rosario y ramales Villa María y Sarmiento	»	597
Villa Mercedes á Puerto Militar............	»	781
Algarrobal á Mendoza y Rivadavia	»	287
Total........	kilm.	1.853

LÍNEAS Á ESTUDIAR

Ramal á Necochea.......	kilm.	270
Yacuiba á Puerto San Antonio y ramales á Reartes y Rivadavia........	»	2.360
Potro Muerto á Buenos Aires y ramal á La Plata...........	»	660
Rivadavia á Huinca Renancó..................	»	420
Ramal á la línea Potro Muerto Buenos Aires..	»	450
Dolores á Soto ó Serrezuela...	»	120
Dolores á Milagro.........	»	120
Jáchal á San Juan.......	»	140
Jáchal á Patquía.........	»	200
Catamarca á Bracho (Tucumán)	»	250
Burruyaco á Rosario de la Frontera............	»	110
Guachipas á Cafayate....	»	80
F. C. Transpatagónico, con ramal á Nahuel-Huapí.	»	650
F. C. Central Patagónico.	»	520
Total.......	kilm.	6.350

Excusamos aquí hablar de las líneas en explotación y de las que se están construyendo.

Creemos necesario considerar más detalladamente cada una de las líneas estudiadas, averiguar aproximadamente su tráfico probable y su probable producto líquido, para tener una idea de la conveniencia de su construcción; y, por último, estudiaremos á grandes rasgos las perspectivas que ofrecen las líneas cuyo estudio se propone, las que, seguramente, se construirán en un futuro más ó menos lejano.

LÍNEA DE LEDESMA Á EMBARCACIÓN Y ORÁN

Esta línea es la prolonganción de la de Perico á Ledesma, actualmente en construcción. Desde Ledesma pasa por varias poblaciones, como ser Río Piedras, Caimancito, Tipal y Embarcación, sobre la costa del Río Bermejo. La traza correrá no lejos de la margen izquierda del Río San Francisco hasta la confluencia con el Río Bermejo en Embarcación, y de aquí se construiría un ramal á Orán.

Es preferible que el objetivo de la línea sea Embarcación y no Orán, porque el fin económico de esta línea sería el de tener una entrada á las regiones del Noroeste del Chaco hasta Yacuiba, y, eventualmente, á las del Nordeste de Bolivia. La mejor dirección á adoptarse sería, pues, la de la confluencia del Bermejo en Embarcación, adonde el cruce de ese río es relativamente fácil; desde Embarcación, la línea se unirá con Orán por vía de un ramal. La situación topográfica de Orán importaría una notable desviación para una línea directa; así que conviene más considerar á ese punto como secundario, con respecto del objetivo de la línea de que se trata.

La región atravesada por la línea, es bastante poblada, á pesar de ser en su mayor parte cubierta con tupidos bosques de esencias apreciadas. El tráfico principal de la línea sería, en un principio, alimentado principalmente por las maderas provenientes del corte de los bosques, con lo que se prepararía al propio tiempo el terreno para el cultivo de la caña de azúcar, añil, cacao, tabaco y otros apropiados á esas regiones.

Hay que llamar la atención sobre la importancia que el tráfico de maderas duras va adquiriendo, ya sea por el impulso que ha recibido la industria del extracto de quebracho, ya sea por la enorme aplicación que reciben los durmientes de madera dura en las numerosas líneas en construcción.

El costo de la línea en cuestión, con su correspondiente tren rodante, asciende á 13.000 $ oro sellado por kilómetro, ó sea un total de 156.000 $ oro sellado. Respecto del tráfico probable de la línea, conviene asimilarlo al del ramal á Jujuy, que forma parte del mismo sistema del Central Norte y que atraviesa, además, una región cercana y semejante á la de que aquí se trata. La estadística de 1902, indica para las cuatro estaciones de ese ramal (Pampa Blanca, Perico, Palpalá y Jujuy) un tráfico total de carga de 39.532 toneladas, lo que, repartido sobre los 66 kilómetros de longitud del ramal, equivale á unas 600 toneladas por kilómetro.

Como es razonable suponer que el ramal no tendrá el primer tiempo el movimiento que tiene una línea en explotación desde varios años, reduzco ese tráfico á la mitad y le asigno un tráfico de 300 toneladas por kilómetro de vía, lo que da 300×120, á saber 36.000 toneladas que se supone concentradas en el centro de gravedad de la línea, á 60 kilómetros de Ledesma.

Ahora bien, el kilometraje que hay que aplicar á esas 36.000 toneladas, no se compone solamente de esos 60 kilómetros, pues, hay que tener presente que la mayor parte de las cargas de productos locales (maderas), serán transportadas á otras regiones del país en que dichas maderas escasean; por lo cual, es evidente que á ese tonelaje habrá que aplicar, además de los consabidos 60 kilómetros, la distancia que media entre Ledesma y Tucumán, á saber 411 kilómetros, ó sea, en total, 471; lo que da 36.000×471 ó sean 16.956.000 toneladas-kilómetros.

La estadística da, para 1000 ton. kil. de carga útil, y para el F. C. Central Norte, un producto de 11 $ oro sellado. Aplicándola al tonelaje expresado, tendremos un producto probable de 186.516 $, ó sea, en cifra redonda, 186.000$.

Los gastos de explotación, son de $ 8,48 oro por 1000 ton. kil. de peso útil, ó sea en nuestro caso, 16.956×8,48, á saber: 144.000 $ oro. El producto neto de la línea, sería entonces, de 186.000—144.000=42.000 pesos en cifra redonda, ó sea representará como un *tres por ciento* del capital invertido.

Ese resultado lo estimo inferior á la realidad y lo considero aplicable á la línea en los comienzos de su explotación; con toda probabilidad, aumentará muchísimo á los dos ó tres años de ejercicio.

RAMAL Á BURRUYACO

Este ramal tiene una longitud de 50 kilómetros y es destinado á servir una región eminentemente fértil y poblada, cuyos productos pasarían á la línea principal empalmando con ella en la estación Las Cejas.

El costo del ramal, se estima en 500.000 $ m/n.

El tráfico medio del F. C. Central Norte, es de 486 ton. por kilómetro de vía. Efectivamente, sobre esa cifra influye el débil tráfico de las regiones de producción poco intensa, mientras el tráfico de la zona próxima á Tucumán (á la que pertenece el ramal de que se trata), da una cifra mucho más elevada. Sin embargo, se adoptará la cifra de 400 toneladas por kilómetro, ó sean 20.000 toneladas para todo el ramal, las que se supondrán concentradas en el centro del ramal mismo, á 25 kilómetros de Las Cejas.

Reiterando aquí las mismas consideraciones expuestas para la línea á Embarcación, es evidente que los productos que constituyen la carga del ramal serán todos destinados ó á la exportación ó á otras regiones del país; unos llegarán hasta San Cristóbal (y serán la mayor parte); otros podrán seguir otros rumbos por la línea del Central Córdoba. Supondremos, pues, que dichas 20.000 tons. recorran, además de los 25 kils. sobre el ramal, dos terceras partes de la distancia que media entre Tucumán y San Cristóbal, esto es 400 kilómetros ó sean en total 425 kils.; tendríamos así 425 × 20.000 á saber, 8.500.000 ton. kils. á las que corresponde un producto bruto de 8500 × 11 ó sea $ 93.500 oro sellado.

Los gastos de explotación son de 8,48 por 1000 ton. kil. de peso útil; y en total, de 8,48 × 8.500, ó sean $ 72.080 oro. Corresponden pues al ramal 21.500 $ oro de producto líquido, los que representan un por ciento elevado sobre los 220.000 $ oro que costaría el ramal. También en este caso estimo que las previsiones sean bien inferiores á la realidad, atenta la proximidad á Tucumán de la región servida por el ramal y su riqueza productora. Sin embargo, se han tomado las cifras medias de productos de toda la red del Central Norte, sobre las cuales influyen también las referentes á las secciones poco productivas de la red.

RAMAL DE CLODOMIRA Á LA BANDA

El camino carretero entre Clodomira y La Banda es uno de los más importantes de la provincia de Santiago del Estero, por ser la única vía de comunicación de varios departamentos productores de maderas y haciendas con la Capital. A ese camino convergen otros caminos de los departamentos del Nordeste.

Además, los terrenos situados á ambos lados del camino entre Clodomira y La Banda están cultivados, pudiendo apre-

ciarse en unas 4000 hectáreas la extensión de los alfalfares, sin contar los numerosos sembradíos de maíz y otros cereales.

Es, pues, evidente la conveniencia de reemplazar el camino con un ramal de ferrocarril, el que tendrá un tráfico asegurado.

La longitud del ramal es de 21 kilómetros, y su costo ha sido estimado en 201.500 $ oro sellado.

Como hicimos para el ramal de Burruyaco á Las Cejas, atribuiremos al ramal de que se trata un tráfico de 400 toneladas por kilómetro, en la seguridad de que lo calculado será inferior á la realidad.

El ramal tendría entonces un tráfico total de 8400 toneladas, ó sea de $8400 \times \frac{21}{2}$ á saber, 88.200 toneladas kilométricas.

Tratándose de productos locales que podrán ser consumidos en los departamentos vecinos, es probable que la carga que se transporta en el ramal tenga también algún recorrido por la línea principal; sin embargo, ese recorrido no se tendrá en cuenta, y solamente se contará el movimiento propio del ramal.

En esta hipótesis, las 88.200 ton. kilom. darán un producto de 88.200×11, á saber: de 97020 $ oro.

Los gastos de explotación serán de $88.200 \times 8,48$, á saber: 74.800 $ oro. La diferencia constituirá el producto líquido, que será de 13.400 $ oro, y representa poco más ó menos un *seis por ciento* sobre el costo estimado del ramal en 201.500 $ oro sellado.

LINEA DE DEÁN FUNES Á ROSARIO, CON RAMALES Á VILLA MARÍA Y SARMIENTO

A primera vista resulta evidente la excepcional importancia de esta línea.

El sistema del F. C. Argentino del Norte va muy pronto á incorporarse á otras muy importantes arterias, como lo son las líneas de Chumbicha, Andalgalá y Tinogasta, la de San Juan á Serrezuela, todas ellas de una longitud total de 794 kilómetros; á ellas se agrega el cablecarril á Famatina, también en construcción, que aportará al sistema un muy notable tráfico de minerales.

Como se ha dicho al principio de esta memoria, el sistema del Argentino del Norte termina en Deán Funes y su tráfico es en casi su totalidad tributario de otras líneas y principalmente del F. C. Central de Córdoba.

La independencia de la línea por medio de una oportuna prolongación á un puerto, se impone como una medida lógica y económica.

Aceptando en principio esa solución se presenta en seguida la cuestión de cuál de los varios puertos sería conveniente como objetivo terminal de la línea, si el del Rosario ó el de Santa Fe.

Estimamos que, aunque el puerto de Santa Fe sea más próximo á Deán Funes que el de Rosario, este último es preferible por varias razones. Ante todo, la zona entre Deán Funes y Santa Fe, no es tan rica y productiva como la entre Deán Funes y Rosario; por consiguiente y con toda probabilidad, aquélla no daría á la línea un tráfico local tan intenso como esta última zona. Debe, además, considerarse y no perderse de vista que el F. C. Andino también necesita independizarse del F. C. Central Argentino, especialmente en lo que se refiere al transporte á Rosario de los productos de exportación; por lo cual aparece indispensable construir desde Villa María un ramal á la línea que uniese á Deán Funes con un puerto. Ahora bien, si se construyese una línea Deán Funes-Santa Fe, un ramal desde Villa María á un punto de esa línea sería muchísimo más largo que un ramal desde Villa María á un punto de la línea que se construyese entre Deán Funes y Rosario. De manera que también por esta consideración el puerto de Rosario conviene más, como objetivo, que el de Santa Fe.

Además de esas razones, bien es notorio que la unión de la trocha angosta con la Capital de la República, es un *desideratum* que todavía no se ha realizado, y que conviene realizar. Por ese motivo, como se dirá más detalladamente hablando de las líneas que conviene estudiar, la línea Deán Funes-Rosario es más conveniente, por ser la natural y directa prolongación del F. C. Argentino del Norte; la línea de Potro Muerto á Buenos Aires (comprendida entre las á estudiar) completaría á su vez la línea principal directa desde Bolivia-Tucumán-Córdoba-Buenos Aires, lo que no sucedería si se construyese una línea de Deán Funes á Santa Fe, que resultaría oblícua al rumbo directo de que acabamos de hablar.

Fundada así la conveniencia de adoptar como objetivo el Rosario, breves indicaciones bastarán para demostrar la de construir la mencionada línea, siendo que la región atravesada es en extremo agrícola y productora.

La región es susceptible de ser, por sus peculiares condiciones; dividida en cuatro zonas: una agrícola, entre la ciudad del Rosario y la Cañada de San Antonio; otra igualmente agrícola en la provincia de Córdoba, entre la mencionada Cañada de San Antonio hasta el F. C. de San Francisco á Villa María; una zona de bosques, que principia aproximadamente al cruzar el ramal de la Compañía Francesa de Santa Fe, de San Francisco á Villa María; y, finalmente, una zona cerrana, que principia en Cañada Luque.

El resumen del tráfico probable de esta línea es el siguiente:

	Toneladas	Recorrido medio	Tons.-Kils
Producción de agricultura	149.850	199	29 846.300
» de ganadería.	23 250	260	6.050.000
» de bosques...	87.000	200	37.400.000
Tráfico de consumo......	194.500	200	18 900.000
» de tránsito.......	93.200	450	34.247.000
Total y término medio.	547.800	231	126.443.300

El tráfico de los primeros tres renglones es el «descendente», ó sea el de la producción de la zona tributaria; el tráfico «ascendente» es el de consumo de la misma zona; el de tránsito es el proveniente del F C. Andino, del Argentino del Norte y el que pueda provenir de las líneas en construcción, de Serrezuela á San Juan y Chumbicha á Andalgalá y Tinogasta.

Respecto del tráfico de pasajeros debe notarse que en las líneas argentinas, el tráfico de carga y el de pasajeros están en la proporción de 70 á 24, con muy pocas variaciones. Para esta línea puede, pues, con mucha aproximación, asumirse un 75 % para la carga y un 21 % para los pasajeros, y 4 % para las demás entradas.

El producto bruto general de toda la red de la República es de 15 $ por 1000 ton. kilómetro; para los ferrocarriles de propiedad de la Nación, de 13 $ por 1000 ton.-kilómetro. Para líneas como la presente, cuya carga se compone en gran parte de leña y carbón, reduciremos á $ 8,30 el producto por 1000 ton.-kilómetros.

La longitud total de la línea con el ramal á Villa María es de kilómetros 568.3.

Con esa base, tendremos por un kilómetro de línea:

Carga: $\frac{126443300}{568.3}$ ó sean 222.600 ton. kil. á

8,30 las 1000 ton. kil.......	$ oro	1850
Pasajaros 21 % del total, ó sea	»	525
Varios 4 % del total	»	100
Total.....	$ oro	2475

Tenemos pues un producto bruto de $ oro sellado 2475 por kilómetro.

Los gastos pueden apreciarse de la manera siguiente:

Vía y obras	$ oro	260
Tracción	»	690
Movimiento....	»	310
Tráfico	»	220
Dirección........	»	100
Total de gastos....	$ oro	1580

La diferencia representa entonces el producto líquido en $ oro 895 por kilómetro, y corresponde á un interés aproximado de un *cinco por ciento* sobre el capital previsto para la construcción.

Era de prever este resultado á todas luces satisfactorio, si se tiene en cuenta la inmejorable calidad de los terrenos de que se compone la zona atravesada. Los datos estadísticos á que nos referimos en nuestro estudio, se basan sobre líneas que están en explotación desde algunos años y por consiguiente es verosímil que los resultados apuntados no se conseguirán en el momento en que se abra la línea á la explotación; pero no hay duda de que esos resultados serán dentro de breve término alcanzados.

LÍNEA DE VILLA MERCEDES Á PUERTO MILITAR

Como se ha dicho al principiar esta información, la característica de la zona de nuestro país comprendida entre el paralelo 33 y las regiones del Sur con relación á las líneas férreas que la sirven, es que predomina en ella la trocha ancha explotada por empresas particulares que sus líneas corren en su mayor parte de Sudoeste á Nordeste y convergen á Buenos Aires. Es cierto que otros puntos del litoral oceánico (y entre ellos Bahía Blanca como puerto principal) quedan ligados al referido sistema; pero conviene repetir que, en el momento presente, el puerto de Bahía Blanca no puede considerarse como puerto de servicio público, siendo que los muelles que sirven para la carga y descarga de las mercaderías pertenecen á las empresas particulares, cuyas tarifas de muelle no siempre armonizan con el interés público que el Estado debe considerar en primer término.

Es este concepto el que ha guiado al Gobierno en el proyecto de habilitar el Puerto Militar para objetos comerciales, según está dispuesto por la ley Nº 4294. La habilitación de ese puerto trae consigo como lógica é inmediata consecuencia la construcción de una ó más líneas que á él converjan, y de ahí la de que se trata de Villa Mercedes á Puerto Miltar, recién estudiada, cuyo proyecto sería suficientemente justificado por las consideraciones expuestas, si no lo fuese por otras no menos fundadas, que pasamos á exponer á continuación. En efecto, si se considera la situación topográfica de la referida línea en relación con las del Noroeste de Buenos Aires, vemos en seguida que la mitad inferior de esa línea está destinada á reglar las tarifas de los citados ferrocarriles particulares referentes á los transportes de mercaderías á Bahía Blanca y especialmente á servicios de muelle. Ese beneficio sólo podrá hacerse sentir en una zona relativamente reducida de las líneas en cuestión, porque el Estado no proyecta una línea de competencia y no entra á disputar á las empresas (cuyas líneas cruza perpendicularmente) ninguna zona de influencia directa;

Pero no por ello será menos apreciable la ventaja apuntada.

Además debe tenerse presente que en la provincia de Buenos Aires podría consumir una cantidad importante de los productos de las provincias de Cuyo, como uva, vinos y derivados. Esos productos actualmente tienen que llegar á Buenos Aires antes de ser distribuídos á las diferentes poblaciones servidas por las líneas del Sur y del Oeste. Excusado es apuntar lo vicioso del recorrido al que forzosamente tienen que sujetarse

Es evidentemente lógico que esos productos (una vez llegados á Villa Mercedes y sin perjuicio de que se construya la línea independiente Mendoza, Huincá Renancó, de la que se hablará más adelante) se distribuirán en la provincia de Buenos Aires por la línea de que nos ocupamos.

Pero estas consideraciones respecto del vicioso recorrido de los productos de una determinada región, son extensibles á todo el intercambio del Norte de la República con las regiones del Sur. Todas las líneas al Sur del Ferrocarril Pacífico convergentes á Buenos Aires como gigantescas varillas de abanico, carecen de transversales auxiliares; por consiguiente todo el comercio de intercambio de las regiones del Norte con las del Sur tiene que pasar por Buenos Aires, con las evidentes pérdidas de tiempo y de dinero que de ello derivan.

Hablando ahora de los recursos propios de la región atravesada, diremos que los terrenos son, desde un extremo á otro de la línea, eminentemente aptos para la agricultura y en nada inferiores á los de Santa Fe. Si hasta ahora no se ha cultivado sino una extensión insignificante con respecto á la superficie cultivable, ello es debido, no solamente á la ya relevante distancia de la zona de que se trata del Puerto de Buenos Aires, sino también á la escasez de medios de transporte que experimentan los agricultores en la época de las cosechas; porque aunque, como se dijo al principio, las empresas posean un capital de material rodante más que suficiente para las épocas ordinarias, ese material no lo es para la época de cosechas, siendo que la capacidad agrícola del país va creciendo en una proporción más grande que la capacidad de los medios de transporte.

De ello surge no solamente que la línea en cuestión fomentará inmediatamente el desarrollo agrícola de la región interesada, sino también que su construcción, lejos de crear una competencia á otras empresas aliviará su capacidad de transporte.

Manteniendo al Puerto Belgrano como objetivo invariable de la línea, puede preguntarse por qué se ha tomado á Villa Mercedes como punto de partida y no Villa María ó Rosario de Santa Fe, y también por qué tomado Villa Mercedes como punto de partida, la línea se dirige hacia el Este de la sierra de la Ventana á Lamadrid y Pringles en vez de tomar un rumbo directo á Puerto Belgrano y al Oeste de la mencionada sierra.

Respecto del primer punto, observaremos que si se hubiese partido de la ciudad de Córdoba con dirección á Puerto Militar, la línea hubiera, inevitablemente y por un largo trecho, resultado paralela á la de Córdoba, Villa María, Rufino en el Norte y á la de Mari Lauquen, Saavedra, Bahía Blanca en el Sur; en otras palabras, no falta sino construir la línea de Rufino á Trenque Lauquen, para que Córdoba tenga una comunicación directa con Bahía Blanca por vía de trocha ancha. Por consiguiente, conviene de todo punto evitar el error económico de construir una línea paralela á otras ya existentes y á otra en vía de efectuarse. Cuando la línea de Rufino á Trenque Lauquen esté concluída, la línea de trocha ancha de Córdoba á Bahía Blanca tendrá su especial zona de acción independiente de la de la línea Villa Mercedes á Puerto Militar; y es este objeto el que en resumen persigue el Gobierno, esto es, de fomentar la producción y la población en determinadas regiones y de ser un moderador de los intereses del capital privado.

Por las mismas razones se ha considerado que la ciudad Rosario no convenía como punto de partida por haberse concedido la explotación de una línea de Rosario de Santa Fe á Bahía Blanca.

Y he ahí los motivos de haberse adoptado Villa Mercedes como punto de partida.

No son menos abundantes los fundamentos de la orientación escogida para la traza que se propone.

Bastaría decir que si se hubiera adoptado un trazado directo, éste se superpondría ó poco menos, á la línea de Nueva Roma á Catriló que fué concedida al F. C. Bahía Blanca y Noroeste el año pasado.

Por consiguiente, se imponía un trazado que siguiera otra dirección más apartada; y el trazado al Este de la sierra es el que conviene, no solamente porque su franca orientación de Noroeste á Sudeste sigue la divisoria de los campos y no los perjudica con subdivisiones, sino también y especialmente, porque esa línea separa al Oeste una porción notable de las del Sur y del Oeste, de manera que el influjo regulador y benéfico sobre el movimiento de carga á Bahía Blanca ó Puerto Militar puede hacerse sentir sobre una zona muy apreciable, mientras si la línea hubiese seguido la traza directa, esa influencia resultaría muy disminuída.

Debe también agregarse que el trazado escogido permite fácilmente construir un ramal de Lamadrid á Necochea, comprendido entre las líneas que convendrá estudiar.

Sentadas así las razones que han determinado la ubicación general de la línea, pasaremos á dar una ligera descripción de ella y de las regiones atravesadas, y averiguaremos, como para las demás, su tráfico probable y el producto probable líquido con relación al capital necesario para su construcción.

Pasamos por alto las inmejorables condiciones en que se encuentra el Puerto Militar para poder servir á los fines comerciales á los que se le destinaría, pues dispone de un ancho y hondo canal de entrada y de una dársena espaciosa, completamente protegida por medio de malecones. Teniendo presente la forma en que han sido proyectados los malecones para puerto comercial en los planos del Puerto Militar, esto es, en forma de dientes perpendiculares al canal de entrada, resulta sumamente conveniente ubicar la estación frente al centro de los diques y en la prolongación de los dientes, dejando entre la estación y los diques el espacio suficiente para la construcción de galpones para depósitos de aduana, carbón, etc., etc. Dicha estación, de la longitud de 1000 metros y de 200 metros de ancho, sería toda ubicada en terrenos fiscales y tendría la amplitud suficiente para los ensanches que fuesen necesarios en lo futuro.

El terreno entre Puerto Militar y Pringles es bastante accidentado; pero, aunque la traza estudiada tiene pendientes de hasta 10 °/.., puede asegurarse que con un estudio de variantes serán reductibles al 5 °/.., lo que demuestra que desde el punto de vista de la construcción de ferrocarriles, esos accidentes son de poca importancia.

Al salir de las chacras de Pringles la línea toma rumbo al Norte con dirección á Lamadrid; desde este último pueblo el trazado conserva el rumbo general NO. y, como se dijo, se ha ido en lo posible á lo largo de los límites de las propiedades. Cruzado el meridiano 5° la línea sigue por la Gobernación de la Pampa y cruza el Ferrocarril Oeste en el lado Oeste de la Estación Van Praet. Desde allí toma la dirección de Huinca Renancó y desde este punto la de Villa Mercedes de San Luis.

Sin hacer aquí una relación detallada de los terrenos, baste repetir lo que se anotó al principio acerca de su especial aptitud para el cultivo, debiendo agregar que, con excepción de unos pequeños montes de algarrobo á orillas del Río Quinto, la región atravesada está casi completamente desprovista de bosques, lo que facilita el inmediato aprovechamiento de su fertilidad. Tomaremos como cifra de tráfico probable la de 400 toneladas por kilómetro de vía. Las estadísticas desde 1900 á 1903 dan para las líneas cruzadas por la de que estamos hablando y para las estaciones, comprendidas dentro de una faja de 50 kilómetros á cada lado, los resultados siguientes:

Año 1900......	200 tons.	por kil.	de vía
» 1901......	220	»	»
» 1902......	310	»	»
» 1903......	400	»	»

De manera que, contando con que la nueva línea se abriría al servicio dentro de unos dos ó tres años, puede asegurarse que el tráfico de cereales de la zona será seguramente superior á las 400 toneladas que se toman como base. Además, si se admite que la línea sirva directamente á una faja de 20 kilómetros de cada lado, vemos que 400 toneladas corresponden apenas á una décima parte de la productividad de esa zona, y si se tiene presente el entusiamo con que los pobladores interesados han acogido la probabilidad de la construcción de la línea y las promesas de una inmediata colonización, nada más probable que la realidad de los hechos corresponda á las más halagüeñas esperanzas.

Estimando en 500 kilómetros la longitud, desde Puerto Militar, de los terrenos cultivados, tendremos entonces 400 × 500 ó sean 200.000 toneladas de cereales á transportar; restando de ellas 40.000 toneladas que serán transportadas por los otros ferrocarriles en los puntos de cruce, quedarán 160.000 toneladas que, concentradas en el centro de gravedad de la línea á 300 kilómetros, dan la cifra de 48.000.000 tons. kilm.

La zona comprendida entre el kil. 500 y el 780 en Villa Mercedes dará un menor tráfico de cereales que estimamos en 100 ton por kil. de línea; lo que dará un tráfico total de 280×100×640 ó sean 17.920.000 kilogramos

El tráfico de ganado en pie será también muy importante. La estadística da un movimiento de 80 toneladas de ganado mayor y menor (1000 cabezas) por kil. de línea; tomaremos la cuarta parte, á saber, 20 toneladas, para la línea estudiada.

Colocando el centro de la producción ganadera á 450 kil. tendremos 20 × 780 × 450 ó sean 7.020.000 toneladas kil.

En resumen, puede con toda aproximación contarse con el tráfico siguiente:

Cereales.....	48.000.000	t. k. á 0.01 oro	$ oro	480.000
» seg. zona	17.920.000	» » 0.01 »	» »	179.200
Ganado en pie	7.020.000	» » 0.06 »	» »	421.200
Varios........	8.384.000	» » 0.01 »	» »	83.840
Suma.....	81.524.000			

Carga ascendente:
el 40 °/. de la anterior,

ó sean....	32.529.600	t. k. á 0.40 oro	$ oro	325.296
Suman..	113.853.600	ts. ks.	$ oro	1.489.536
Pasajeros y otras: el 20 % ó sea..			» »	297.907
Total..........................			$ oro	1.787.443

lo que representa un total de entradas de 2288 $ oro sellado por kil. de línea.

Los gastos de explotación se estiman en:

Vía y obras.....	$ oro 280	por kil.
Tracción.................	» » 500	» »
Tráfico y movimiento	» » 475	» »
Dirección.......... ..	» » 100	» »
Total de gastos...	$ oro 1335	por kil.

Queda, pues, un sobrante líquido de $ oro 953 por kilómetro.

El costo kilométrico de la línea resulta ser de 15.887 $ oro. Por consiguiente, el producto líquido representa un interés de un *seis por ciento sobre el capital empleado.*

En este cómputo no se ha tenido en cuenta el tráfico de intercambio que habrá con las regiones del Norte, el que promete ser muy apreciable, especialmente si se realizara la línea Córdoba, Río Cuarto, Huinca Renancó que se ha incluído entre las líneas á estudiar. Los azúcares que se consumen en la provincia de Buenos Aires seguirán inevitablemente, y en gran parte, el rumbo de las nuevas líneas, y así sucederá con las maderas de las regiones de Jujuy y Salta, para las cuales se abre un nuevo mercado. Pero ese tráfico, como repetimos, no se ha calculado porque el producto probable arroja ya una cifra bajo todos aspectos satisfactoria.

LÍNEA DE ALGARROBAL Á MENDOZA Y RIVADAVIA

La ciudad de San Juan estará bien pronto unida al sistema de las líneas del Estado por vía de la línea en construcción de San Juan á Serrezuela. De ahí surgió naturalmente, la idea de unir también á ese sistema la ciudad de Mendoza, lo que implica empalmar con el Ferrocarril Trasandino que es de la misma trocha de un metro.

Además, unida Mendoza con la línea á Serrezuela, los productos de esa provincia vinícola consumidos en Santa Fe y en el Norte, no podrán sino pasar en gran parte por ese ramal.

Aunque la región atravesada es más bien estéril, ofrecerá un apreciable tráfico de leña, tratándose de región boscosa entre los kilómetros 50 y 140.

El ramal de Rivadavia á Mendoza atravesaría la principal región productora de vinos, y sería además el principio de la línea de unión de Mendoza con la de Villa Mercedes á Puerto Belgrano.

La línea con su ramal tiene una longitud total de 287 kilómetros. El presupuesto de costo para la línea principal (237 kil.) arroja un precio kilométrico de 11.210 $ oro, á saber: un total de 2.656.521 $ oro. El costo kilométrico del ramal á Rivadavia (50 kilóm.) arroja 17.500 $ oro, á saber: un total de 875.000 $ oro.

El costo total de la línea será, pues, aproximadamente de 3.531.521 $ oro.

En el ramal á Rivadavia tendremos un tráfico bastante más extenso que en la línea principal. Admitiremos en la línea principal (237 kilóm.) un tráfico por kilómetro de 150 toneladas, y uno de 300 toneladas en el ramal (50 kilóm.). Tendremos así un total de 237×150+50×300 ó sea de 50.550 toneladas; y, estando el baricentro de la carga de la línea principal á 118 kilómetros de Algarrobal, y el del ramal á 262 kilómetros del mismo punto, tendremos un movimiento probable de carga descendente de 35.550×118+150×262 ó sean: 8.124.900 toneladas kilométricas.

La línea á Algarrobal es de suponer que tendrá un apreciable tráfico de ganado á Chile, además de otras cargas en tránsito. Apreciando ese movimiento en 20 toneladas por kilómetro (con lo cual entendemos que estamos muy debajo de lo probable), tendremos un tráfico de 1.124.380 toneladas kils. En resumen, el total de tráfico probable lo estimamos del modo siguiente:

Carga descendente.. ts. kl. 8124900 á $ oro 0 01....	81249.00
Carga ascendente.. el 50 % de la anterior	40624.00
Ganado á Chile......... 20 x 237 x 237, son 1123380 t. k ..... á $ oro 0.06	67000.00
Carga general en tránsito:	
El 20 % de la descendente.... .... $ oro	16000 00
Pasajeros y varios........ ... . »	10000.00
Total..................... $ oro	214860.00

que, repartidos sobre los 287 kils. de la línea y ramal, representan un producto bruto de unos 750 $ oro por kilómetro.

El gasto de explotación del F. C. Argentino del Norte es de 314 $ oro sellado por kilómetro de vía. La línea de que se trata será perfectamente asimilable al citado ferrocarril. Admitiremos sin embargo, que sus gastos de explotación sean de 400 á 500 $, ó sean de 450 pesos oro por kilómetro. Tendremos entonces un producto bruto aproximado de unos 300 $ oro por kilómetro; y como el costo medio kilométrico de la línea y ramal es de 3 531 500 : 287, ó sea de $ oro 12300.00, los 300 $ oro de producto neto kilométrico equivalen á un *dos y medio por ciento del capital empleado.*

Llegados al término de esta reseña, daremos un resumen de los resultados obtenidos:

LÍNEAS	Costo total	Prod. Líquido en % del costo
Ledesma, Embarcación y Orán..........	1560000 00	3 %
Burruyaco y Las Cejas	650000.00	3 1/2 %
Clodomira y La Banda.	201500.00	6 %
Deán Funes, Rosario y Ramales...........	10047412.00	5 %
Villa Mercedes y Pto. Militar.................	12404036.00	6 %
Mendoza, Algarrobal y ramal Rivadavia..	3531521.09	2 1/2 %
	28394469.00	Pr. liq. medio..5 %

Tenemos, pues, como resultado principal de este estudio, que el producto total líquido probable de las líneas estudiadas y á construirse, arroja un *cinco por ciento sobre su costo estimado.*

Este resultado no puede ser más halagüeño, teniendo presente que se ha cuidado de apartar toda exageración y optimismo en las previsiones. Hablando de varias de esas líneas, ya se dijo que no tendría desde el momento de su apertura al tráfico público, el movimiento intenso que es lícito prever, sino que éste se verificaría dentro de algún tiempo. Pero, para la mayor parte de ellas, esperamos fundadamente que tendrán un notable tráfico desde su apertura, dado el incremento y extensión de los cultivos y demás industrias agrícolas subsiguiente al establecimiento de un medio poderoso de transporte. Por ejemplo, la línea de Villa María á San Francisco, recién construída por el Ferrocarril Provincial de Santa Fe, ha dado desde el momento de su apertura un intenso tráfico, y por cierto no inesperado, ya que, si bien debían moderarse las previsiones y evitar un exagerado optimismo, el entusiasmo de los colonos y otros intesados para adquirir ó arrendar tierras de cultivo, y el no menor interés de los estancieros para dividir y acomodar sus heredades para la colonización, eran un indicio, sino seguro, por lo menos, en extremo probable de que el capital invertido en la construcción de la línea, obtendría más tarde una crecida remuneración.

Lo propio pensamos que sucederá con la mayoría de las líneas cuya construcción se indica como inmediatamente conveniente y, refiriéndonos con especialidad á las de Deán Funes á Rosario y Villa Mercedes á Puerto Militar, y mirando así ligeramente su ubicación en el mapa general de nuestro sistema ferroviario, vese en seguida la función importante y necesaria que ellas están llamadas á desempeñar; la primera, que independiza al ya importante sistema del Argentino del Norte y atraviesa una zona riquísima, que bastaría por sí sola á asegurar la vida de una línea; la segunda que cruza una zona no menos rica y apta para la agricultura, y abre los mercados del Sur á los productos de las provincias de Mendoza y San Juan, y dará y recibirá vida del Puerto Militar, habibilitado para fines comerciales; ambas moderadoras y reguladoras de las tarifas de las líneas particulares, sin disputar á ellas las zonas de influencia que legítimamente explotan.

Uno de los caracteres peculiares del sistema que hemos estudiado, es que no se han establecido paralelismos de competencia, perjudiciales para el interés público; porque cuando se invierten dos capitales, donde bastaba uno solo, siempre es el público quien tiene que pagar el exceso de remuneración que ese doble capital necesita. Aquí, por el contrario, ó se han establecido líneas que, como la de Villa Mercedes Puerto Militar, cruzan perpendicularmente las de otro sistema, ó bien otras que, como la de Deán Funes á Rosario, caben todavía en la zona comprendida entre otras líneas en explotación. Y aquí llega la oportunidad de discurrir un instante acerca de la «capacidad» ferroviaria del país en general, es decir, de la mayor ó menor aptitud de determinadas regiones para alimentar á nuevas líneas, sea que ya estén servidas por otras, sea que todavía no tengan ninguna.

La capacidad de una región para alimentar una red ferroviaria, está en relación directa con su productividad; y en esa región los ferrocarriles existentes, podrán engendrar nuevas ramificaciones y subramificaciones, hasta tanto el transporte de la masa total de la producción, remunere con un interés apreciable el capital invertido en la construcción de aquéllas. En otras palabras, una red ferroviaria podrá llegar á tener mallas tanto más densas cuanto más fértil, poblada y cultivada sea la región que sirve.

Aplicando estos conceptos á las regiones del país mejor servidas por líneas férreas, fácil es convencerse de que, lejos de haber alcanzado el máximum de su capacidad, ofrece todavía, por lo contrario, un amplísimo campo para el establecimiento de otras líneas. Si se mira el mapa de los ferrocarriles de las provincias de Buenos Aires y Santa Fe y se le considera con criterio superficial, podrá creerse, que bien poco lugar queda para el buen desenvolvimiento de nuevas líneas; pero, esa duda se desvanece por poco que se reflexione y se compare ese estado de cosas con las redes de los países europeos.

Y así tenemos que Buenos Aires tiene 1.8 kilómetros de ferrocarril por cada 100 kilómetros cuadrados de superficie, y 4.5 kilómetros por 1000 habitantes. Santa Fe tiene 2.7 kilómetros por 100 kilómetros cuadrados y 6.1 kilómetros por cada 1000 habitantes.

Pero, en los países extranjeros, tenemos los siguientes datos:

	LONGITUD DE VÍA	
	Por 100 kilóm. cuad.	Por 1000 habitantes
Alemania	9.44	0.90
Francia.	7.11	0.99
Austria	6.50	0.75
Italia..............	5.50	0.50
Est. Unidos de A ..	4.10	4.00
República Oriental..	0.86	1.86
República Argentina	0.50	3.50

Se ve, por lo expuesto, cómo limitándonos á las regiones más florecientes de

la República, las líneas que las sirven están muy lejos de tener la «densidad» á que han llegado los países europeos y los Estados Unidos de Norte América. Y atribuyendo á esas regiones nuestras una capacidad virtual no menor de la de los países de Europa, atenta su fertilidad y demás condiciones climatológicas, bien puede afirmarse que Buenos Aires y Santa Fe pueden dar vida próspera, por lo menos, á una red de ferrocarriles dos y tres veces más densa de la que actualmente existe en ellas, y que las vírgenes comarcas de la Pampa Central, del Sur y del Norte, compensarán inmediatamente y con creces el capital de los ferrocarriles que en ellas se establezcan,

De manera que, aun si por ejemplo, el ferrocarril de Deán Funes á Rosario, se proyecta entre el Central Argentino y el Córdoba y Rosario; si el de Villa Mercedes á Puerto Militar converge á un puerto del Atlántico, como las líneas del Sur y del Bahía Blanca y N. O., todavía no es del caso hablar de una competencia que el Estado quiera establecer con esas líneas al capital privado, porque las actuales condiciones de nuestro territorio, todavía son tales, que aquellas líneas (y otras que se construyeren) no conturbarán la economía de las existentes.

Y que la verdad de esta afirmación es indisputable, lo demuestra el hecho que ya hicimos notar hablando de la línea de Villa Mercedes Puerto Militar.

Las líneas del Sur y del Oeste (y, bien puede agregarse qne muchas otras), sólo á duras penas y mediante poderosos esfuerzos, alcanzan á transportar la enorme masa de nuestra producción; por consiguiente, aún si alguna de las líneas proyectadas llegara á atraerse una parte de la carga que ellas suelen transportar, ello no constituiría una competencia, sino un alivio.

Podría aquí decirse (una vez bien sentada la conveniencia de fomentar la construcción de ferrocarriles), que habría que dejar á las empresas privadas la iniciativa de esas nuevas construcciones, especialmente en las regiones en las que ellas ya están establecidas con su red. Pero, si así se hiciera, el Estado renunciaría á aquellas funciones reguladoras que tan justamente se avoca, y las empresas privadas, extendiendo paulatinamente sus redes, extenderían al propio tiempo su predominio comercial sobre la región que explotan, predominio que el Estado se preocupa de moderar y de reducir dentro de los límites que al interés público más convienen.

Y además, bien es notorio que una empresa privada, se resiste á construir líneas nuevas ó á extender sus redes con la liberalidad y la iniciativa del Estado. Las empresas sólo construyen líneas nuevas cuando ellas prometen, no ya una remuneración, sino una *buena* remuneración, ó bien se deciden á construirlas para prevenir y contrarrestar los efectos de una eventual competencia de que fuesen amenazados por otra nueva empresa concesionaria.

Pero, el Estado no procede con criterios paralelos á los de las empresas privadas; pues, él no cifra sus miras en obtener altos dividendos, sino que se sastisface con un módico interés sobre el capital empleado, cuando no con el simple reintegro de los gastos de explotación; pues, el fomento de la producción y de la población que un ferrocarril promueve, y la suma de trabajo que su construcción representa en beneficio de la clase obrera, son de por sí solas una compensación suficiente á esas iniciativas que, por ello mismo, son una prerrogativa al par que un deber del Gobierno.

Réstanos ahora hablar de las líneas á estudiar, cuya construcción conviene preparar para un futuro más ó menos lejano.

Ya hemos enumerado todas las líneas en construcción y á construirse, las que, con las en explotación, constituyen un solo y vasto sistema, formado á su vez de tres sistemas parciales: del Norte, del Centro y del Sur.

Las líneas cuyo estudio se indica como oportuno son, en parte, un complemento natural (aunque no inmediatamente necesario) del sistema propuesto y, en parte, son líneas principales destinadas á fomentar el desarrollo de regiones todavía desprovistas de medios de comunicación, líneas, que serán en el porvenir los ejes de nuevos sistemas á incorporarse al sistema general del Estado.

A la primera categoría, es decir á la de las líneas complementarias del sistema propuesto, pertenecen las siguientes:

Lamadrid, Necochea.—Se ha dicho en su oportunidad que el puerto de Necochea, es entonces un excelente puerto de cabotaje; es entonces evidente que un ramal de Lamadrid á ese puerto será, más que conveniente, necesario, en el momento en que el mencionado puerto se ha transformado en puerto de ultramar. La zona de que se trata, es de condiciones inmejorables y asegurará un intenso tráfico propio al ramal.

Potro Muerto, Buenos Aires, La Plata.—La capital de la República, la de la provincia de Buenos Aires y la provincia misma, todavía no están unidas con el sistema de trocha angosta. Esta unión, sin embargo, no se ha estimado inmediamente necesaria, porque el objeto primordial de la ampliación de nuestro sistema, era de independizar á los sistemas mediterráneos en explotación, uniéndolos con los puertos más cercanos. Al puerto de Buenos Aires, convergen casi todas las principales líneas de la República, y, por el momento, no es conveniente unirlo directamente con el sistema de trocha angosta que abarrotaría su movimiento y que, por otra parte, ya converge á otros puertos como los de Santa Fe, Rosario, Puerto Belgrano y Necochea. Esa unión debería, pues, reservarse para cuando se haya terminado el puerto del Rosario ó, por lo menos, para cuando ese puerto esté en condiciones de recibir mucho más tráfico que al presente. Entonces, la línea mencionada podrá entrar á esta capital, en mejores condiciones, y llevar también una importante cantidad de tráfico al puerto de La Plata.

Excusado es, por demás, ponderar las condiciones de la zona entre Potro Muerto y Buenos Aires, zona que por su fertilidad, densa población é intensidad de cultivos, promete un intenso tráfico propio á la proyectada línea, sin perjuicio del de las líneas existentes entre las cuales ésta se insinúa.

Rivadavia, Huinca Renancó.—Esta línea es el complemento natural de la de Mercedes á Puerto Militar y de Lamadrid á Necochea. Una vez construída, los productos de Mendoza, consumidos en la Provincia de Buenos Aires, ó pasarían todos por esa línea, ó bien el F. C. Gran Oeste Argentino debería establecer tarifas de conbinación no superiores á las directas que estableciere el Gobierno, lo que será una apreciabilísima ventaja. La construcción de esa línea será más oportuna, cuando el puerto de Necochea sea habilitado para recibir los buques de ultramar.

En cuanto á los recursos especiales de la región atravesada, sería necesario efectuar los estudios para hablar de ellos con mayor conocimiento de causa.

Por el momento, sólo puede preverse la travesía de una zona estéril en la región del Tunuyán hasta el Río Salado, y después la de terrenos semejantes á los de Villa Mercedes á Huinca Renancó y, por consiguiente, aptos para la agricultura.

Dolores á Soto, Serrezuela ó Milagro.—Desde el pueblo de Dolores es conveniente establecer una unión con la línea del Ferrocarril Argentino del Norte; la conveniencia de que esa unión se haga en un punto de la línea de San Juan á Serrezuela (El Milagro) ó en otra ó de la línea en explotación del Argentino del Norte (Soto ó Serrezuela), la indicarán los estudios que en oportunidad se hagan.

Sin embargo, de la línea de Dolores á Soto puede tenerse una idea somera por un reconocimiento previo que se ha efectuado.

La región á atravesar es más bien serrana, con una altiplanicie central á 1100 metros de altura sobre el nivel del mar. El territorio es, desde tiempo antiguo, muy poblado, tiene cerca de 65.000 habitantes; las poblaciones principales, son las de La Higuera, San Carlos, Salsacate, Pochos, Ambul, etc., etc. Puede contarse aproximadamente con una producción ganadera de 195.000 animales vacunos, 42.000 equinos, 159.000 ovinos, 35.000 mulares y asnales, 202.000 cabríos.

Hay muchas minas denunciadas (más de mil), pero muy pocas explotadas á causa de los difíciles transportes; esas minas son de oro, plata y plomo y hay también importantes de wolfran. Además, hay piedras para cal y para cemento y muchos materiales de construcción, como granitos, areniscas, pizarras, etc., etc. Los terrenos son aptos para la producción de cereales, leguminosas y frutas. El trigo que allí se produce, ha sido propuesto como apto para usarlo como semilla, pero ninguno de esos productos ha sido exportado. Existen además bosques con quebracho blanco y colorado, algarrobo y otra clase de plantas.

El clima es bueno y se presta para estaciones sanitarias y veraniegas; en este concepto es bien conocido el lugar de Mina Clavero, por sus aguas y su clima.

Con la ayuda de estos datos, es evidente la conveniencia de estudiar las tres líneas indicadas, á Soto, Serrezuela y á Milagro, para poder apreciar cuál de ellas es más conveniente, así desde el punto de vista del tráfico que prometen, como de la configuración topográfica que presenten, con referencia al costo de su construcción.

Ramal á la línea de Potro Muerto á Buenos Aires.—En el porvenir se indica también como conveniente una unión de la línea de Rivadavia Huinca Renancó con la línea, también á estudiar, de Potro Muerto á Buenos Aires.

Con esa línea se establecerá una comunicación directa entre la Capital de la República y la Provincia de Mendoza, la que, por la trocha angosta, no la tendría sino con una larguísima vuelta por Deán Funes. Además, esta línea pasaría por Cañada Seca, Alvear, Teodolina, etc., esto es, por una región de las más fértiles y cultivadas, lo que equivale decir que la línea tendría un tráfico propio bien asegurado, con el que no solamente se bastaría á sí misma, sino que alimentaría siempre más el tráfico de la línea de Potro Muerto á Buenos Aires, desde el empalme hasta la Capital.

Líneas Jáchal á San Juan ó Patquia, y de Catamarca á Bracho (Tucumán).—Ramales de Burruyaco á Rosario de la Frontera y de Guachipas á Cafayate.—Será conveniente estudiar estos varios ramales destinados á incorporar en lo futuro nuevas comarcas á las ya beneficiadas por las líneas existentes. Y así, por ejemplo, convendrá, mediante un estudio apropiado, saber si la población de Jáchal deberá unirse al sistema del Argentino del Norte en San Juan ó en Patquía; con esta línea (la que los estudios definitivos indicare como más conveniente), se extenderían siempre más

las ventajas de una línea férrea á regiones apartadas del país, regiones cuyos recursos naturales permanecen y permanecerán infructíferos, hasta tanto no tengan un medio de transporte que haga posible su explotación y valorización comercial.

La región entre Catamarca y Tucumán, aunque probablemente con accidentes de importancia, que harán algo costoso el establecimiento de una línea férrea, es rica y fértil; una línea que entre las dos mencionadas ciudades se construya, tendrá un tráfico propio remunerador y además fomentará entre una y otra provincia el intercambio material y moral, lo que es tanto más de apreciar, en cuanto las provincias comunican fácilmente con la capital federal, pero muy poco entre sí.

También los ramales de Burruyaco á Rosario de la Frontera y de Guachipas á Cafayate, son merecedores de estudio, los que, con toda probabilidad, indicarán la conveniencia de su construcción. Como ya se ha dicho, la región de Las Cejas á Burruyaco y á Rosario de la Frontera, toda en proximidad de Tucumán, es una región eminentemente fértil y rica; y lo propio dígase de la de Guachipas á Cafayate, siendo este último nombre indicio de una rica producción de vinos de antiguo renombre.

Restaría ahora hablar de las demás líneas que no son ya líneas de unión entre las varias del sistema escogido, sino líneas principales de ampliación.

Y, entre éstas, corresponde en primer término, decir breves palabras de la de *Yacuyba* á *Puerto San Antonio* con ramales á Reartes y Rivadavia (Mendoza).

Esta línea, como se ve y como antes se ha dicho, constituirá una verdadera línea continental argentina, puesto que correría de Norte á Sur y en el centro de nuestro territorio, desde el paralelo 22 hasta el paralelo 41, por una longitud de casi 2400 kilómetros, y atravesaría regiones de todos los climas, desde el sub tropical, hasta los más fríos, y transportaría todos los más variados productos, desde las maderas y esencias del trópico, á los cereales y otros productos de las zonas templadas y de los climas fríos.

De esta línea, la porción comprendida entre Suncho Corral y Huinca Renancó, es de considerar como de unión entre los sistemas principales del Norte, del centro y del Sur. La de Suncho Corral á Córdoba, beneficiaría la región comprendida entre los Ferrocarriles Central Norte, Central Córdoba, Córdoba y Rosario y Provincial de Santa Fe; la de Córdoba á Huinca Renancó, pasando por Río Cuarto, bien es notorio que cruza una región de inmejorables tierras, muy pobladas y ricas en ganado y eminentemente aptas para la agricultura y colonización.

Antes bien, será conveniente no demorar mucho la construcción de esta línea con su correspondiente ramal á Reartes, visto el seguro tráfico que ella tendrá, no solamente con el tránsito de los productos de Tucumán y Salta, al Sur de Buenos Aires, sino también con los productos del cultivo de las tierras que seguirá inmediatamente á la construcción de la línea.

En cuanto á las prolongaciones de Suncho Corral á Yacuyba y de Huinca Renancó á Puerto San Antonio, que con las líneas antes mencionadas constituirán la línea continental, su construcción quedará reservada para más adelante; y no ya porque ella no sea en cualquier momento de oportunidad, sino por no invertir de una manera tan repentina ingentes sumas en la construcción de ferrocarriles, que no son tan indispensables, en la actualidad, como los que constituyen la inmediata y necesaria integración de nuestro sistema actual.

Pero esas grandes obras redundarán, cualquiera que sea el momento en que se lleven á efecto, en beneficios ingentes para el país; porque nunca debe perderse de vista que aquí, contrariamente á lo que ocurre en los países de la Europa, es el ferrocarril que atrae la población desde el origen de su construcción: que la atrae aun más después de construído, que fomenta no solamente, sino que crea la producción y crea al propio tiempo su tráfico y convierte así las comarcas despobladas, infructíferas y sedientas, de medios de desenvolvimiento, en regiones pobladas y prósperas.

Ferrocarril Transpatagónico con ramal á Nauel Huapi y F. C. Central Patagónico.—Es en homenaje á lo conceptos antes expresados que se conceptúa oportuno d lin ar, para lo futuro estas dos líneas niciales de un sistema que llamaremos «Patagónico», destinadas á ser los ejes principales del desarrollo de nuestras dilatadas regiones del Sur.

La idea de construír una línea férrea en esas regiones no es nueva. En el año 1902 fué pedida y concedida la construcción y explotación de un ferrocarril entre Puerto San Antonio y Osorno á Puerto Montt en Chile. Esta concesión está caduca actualmente, pero los fundamentos de ella son bien ciertos, por cuanto se trataba y se trata de atravesar regiones semivírgenes y de verdadero porvenir, en las que, todavía más que en otras, debe y puede con imenso b neficio hacerse sentir la acción del Estado.

Ya se ha dicho antes que el Puerto de San Antonio es, indudablemente, el mejor puerto natural de toda la República y tal vez de toda la América del Sur; sus aguas no se resienten ni del oleaje de océano ni mucho de las mareas, el fondo es de pedregullo y con no crecidos gastos será posible construir en ese punto un importantísimo puerto comercial,

Entre los concesionarios del ferrocarril antes mencionado y las compañías de navegación que hacen el servicio entre Europa y Australia, existía un arreglo referente al embarque en San Antonio de los pasajeros y correspondencia hasta Valdivia, con el objeto de ahorrar seis ó siete días en el viaje, teniendo en cuenta que los vapores estarían obligados á doblar el Cabo de Hornos. La existencia de ese arreglo y las ventajas que él supone, abonan en parte la conveniencia de esa línea, cuya construcción estaría, por otra parte, justificada por la naturaleza de los terrenos cuyos naturales recursos se trata de fomentar.

Es cierto que los primeros 80 kilómetros de la línea se presentan estériles, sin vejetación y sin población; pero esa región, cerca del Río Seco, se cambia en una llanura con pastos y aguas en abundancia. Los terrenos, desde la sierra Colorada en adelante son quebrados, pero excepcionalmente aptos para la agricultura y la ganadería. Aquí posee vastas extensiones de tierras la «Southern Land Company», en las que se producen grandes cantidades de ganado que se exportan á Chile.

Desde Maquinchao al Oeste se encuentran las primeras faldas de la Cordillera, con dilatados y fértiles valles que se prolongan hasta las mismas cumbres de las montañas.

El trayecto en general no ofrece dificultades técnicas de importancia. Sin adelantar datos especiales sobre el costo de una línea que todavía se trata de estudiar, puede decirse, con una grosera aproximación, que el costo kilométrico será el siguiente:

De San Antonio á Sierra Colorada	$	7.500
De Sierra Colorado á Maquinchao......	»	9.200
De Maquinchao á Pilcaneu	»	11.600
De Pilcaneu á la Frontera	»	20.000

En resumen, puede asegurarse que esas regiones sólo tendrán la importancia que merecen cuando estén en rápida comunicación con el resto de la República por medio de ferrocarriles.

Lo propio decimos de la línea Central Patagónica de Rada Tilly á unirse con la anterior en proximidad de la frontera y pasando por las colonias San Martín y 16 de Octubre. Ella será también destinada á fomentar las naturales riquezas de las regiones del Sur y á alentar los esfuerzos de los colonos que desde tiempo ha, se han establecido en ellas, atraídos por las buenas condiciones del suelo, y á pesar de la carencia absoluta de medios de comunicación.

Alberto Schneidewind.
Director General de Vías de Comunicación.
Buenos Aires, Junio 30 de 1904.

II

Autorizando la adquisición de útiles de escritorio para la Dirección de Vías de Comunicación.

Expte-4470-V/904

Buenos Aires, Julio 21 de 1904.

Vistas la propuestas presentadas en la licitación privada á que ha llamado la Dirección General de Vías de Comunicación para la provisión de artículos que calcula necesarios durante el segundo semestre del corriente año; atento lo informado al respecto por la Dirección General de Contabilidad, y considerando el caso como de urgencia, comprendido en lo previsto por el Inciso 3º del artículo 33 de la Ley General de Contabilidad,

El Presidente de la República, en Acuerdo de Ministros—

DECRETA:

Art. 1º Autorizase la adquisición de los útiles, artículos, etc., que se detallan en este expediente, en la siguiente forma:

En la casa de Jacobo Peuser—útiles de escritorio.... . .	$	1.511 82
En la casa de Lionel Mortlock—encuadernación, etc......	»	869 60
En la casa de Antonio V. Bagú—útiles de máquina.	»	146 00
En la casa de Benito Pombo—artículos varios..........	»	431 30
En la casa de Casimiro Gómez—felpudos y cojines........	»	360 00

Art. 2º La suma de tres mil trescientos diez y ocho pesos, setenta y dos centavos moneda nacional (3.318,72 m/n), á que asciende la referida provisión, se imputará del modo que á continuación se expresa: mil quinientos once pesos ochenta y dos centavos moneda nacional ($ 1.511,82 m/n) á la Ley 4.64; ochocientos sesenta y nueve pesos sesenta centavos moneda nacional ($ 869,60 m/n) á la Ley 4294, y novecientos treinta y siete pesos, treinta centavos moneda nacional ($ 937,30 m/n) al Anexo I, Inciso 2, Item 2, Partida 1, del Presupuesto vigente.

Art. 3º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y, previa toma de razón por la Dirección General de Contabilidad, vuelva á la oficina de origen, á sus efectos.

ROCA.—EMILIO CIVIT.—J. V. GONZÁLEZ.—PABLO RICCHERI.—ONOFRE BETBEDER.

III

Reconstrucción del camino de La Banda á Clodomira (Santiago del Estero).

Exp. 4688-C-904.

Buenos Aires, Julio 22 de 1904.

Vista la precedente nota de la Dirección General de Vias de Comunicación, y

CONSIDERANDO:

Que la reconstrucción del camino de La Banda á Clodomira se halla autorizada por la Ley Nº 4301, á cuyo efecto ésta asigna la suma de diez mil quinientos pesos moneda nacional;

Que tratándose de un caso especial en el que por su naturaleza misma no es posible prever los numerosos trabajos de detalle que será necesario efectuar á medida que las obras principales se realicen, hay conveniencia en llevar éstas á cabo por administración, pues de contratarlas con empresa privada, la circunstancia apuntada originaría necesariamente demoras en su terminación que deben reducirse á su mínimo, dado que se trata de restablecer el tráfico de un camino de grande importancia para los intereses de las localidades que sirve.

Por estas consideraciones, y teniendo en cuenta que el Poder Ejecutivo, se halla facultado por la Ley Nº 4301 para llevar á cabo directamente, las obras de construcción y reparación de los caminos que enumera,

El Presidente de la República, en Acuerdo de Ministros—

DECRETA:

Art. 1º Facúltase á la Dirección General de Vias de Comunicación, para ejecutar por administración, las obras de reconstrucción del camino de La Banda á Clodomira, debiendo oportunamente, ponerse á disposición de la misma, los fondos respectivos.

Art. 2º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y, previa toma de razón por la Dirección General de Contabilidad, vuelva á la de Vias de Comunicación, á sus efectos.

ROCA.—EMILIO CIVIT.—J. V. GONZÁLEZ.—PABLO RICCHERI. —ONOFRE BETBEDER.

IV

Reconstrucción del camino de Tinogasta á Belén.

Exp. 4335-C-904.

Buenos Aires, Julio 22 de 1904.

Visto lo manifestado por la Dirección General de Vias de Comunicación, y

CONSIDERANDO:

Que las obras de reparación del camino de herradura de Tinogasta á Belén se hallan autorizadas por la Ley Nº 4301, á cuyo efecto ésta asigna la suma de quince mil pesos moneda nacional;

Que tratándose de obras en las que no es posible, dada su naturaleza, prever los numerosos trabajos de detalle que será necesario efectuar á medida que aquéllos se realicen, hay conveniencia en llevarlas á cabo por administración, pues de contratarlas con empresa privada, la circunstancia apuntada originaría serios inconvenientes que deben evitarse;

Que, por otra parte, en la realización de estos trabajos pueden utilizarse los elementos de que dispone la tercera sección de Puentes y Caminos, cuya distribución de personal se ha hecho en forma tal que permite la ejecución directa de aquéllos con relativa facilidad y economía.

Por estas consideraciones, y teniendo en cuenta que el P. E. se halla facultado por la Ley Nº 4301, para llevar á cabo directamente, las obras de construcción y reparación de los caminos que enumera,

El Presidente de la República, en Acuerdo de Ministros—

DECRETA:

Art. 1º Facúltase á la Dirección General de Vias de Comunicación para ejecutar por administración, las obras de reconstrucción del camino de Tinogasta á Belén, debiendo oportunamente, ponerse á disposición de la misma, los fondos respectivos.

Art. 3º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y, previa toma de razón por la Dirección General de Contabilidad, pase á la de Vias de Comunicación, á sus efectos.

ROCA.—EMILIO CIVIT—J. V. GONZÁLEZ—PABLO RICCHERI.-ONOFRE BETBEDER.

V

Reconstrucción del camino de Salta á Cafayate entre Tacanas y Cafayate (Quebrada de las Conchas).

Exp. 4337-C-904

Buenos Aires, Julio 21 de 1904.

Visto lo manifestado por la Dirección General de Vias de Comunicación, y

CONSIDERANDO:

Que las obras de reconstrucción del camino de Salta á Cafayate entre Tacanas y Cafayate (Quebrada de las Conchas), se hallan autorizadas por la Ley Nº 4013, á cuyo efecto ésta asigna la suma de veinte mil pesos moneda nacional;

Que hay conveniencia en llevar á cabo dichos trabajos por administración, atendiendo á las mismas consideraciones que se han tenido en vista al disponer por igual procedimiento la realización de otros que la citada ley autoriza, pues, tratándose de obras que necesariamente deben efectuarse en una época determinada del año, no sería práctico ni económico demorarlas, como tendría que suceder, si previamente se prepararan planos, cómputos métricos, presupuestos detallados y demás documentos indispensables para la licitación.

Teniendo en cuenta, por otra parte, que el Poder Ejecutivo se halla facultado por disposición de dicha ley para llevar á cabo directamente las obras de construcción y reparación de los caminos que enumera,

El Presidente de la República, en Acuerdo de Ministros—

DECRETA:

Art. 1º Facúltase á la Dirección General de Vias de Comunicación para ejecutar por administración las obras de construcción del camino de Salta á Cafayate, entre Tacanas y Cafayate (Quebrada de las Conchas), debiendo oportunamente ponerse á disposición de la misma los fondos respectivos.

Art. 3º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y, previa toma de razón por la Dirección General de Contabilidad, vuelva á la de Vias de Comunicación, á sus efectos.

ROCA.—EMILIO CIVIT.—J. V. GONZÁLEZ.—PABLO RICCHERI.—ONOFRE BETBEDER.

VI

Habilitando provisoriamente y para ciertas operaciones las instalaciones de Puerto Canals.

Buenos Aires, Julio 23 de 1904.

Vistas las solicitudes de la Administración del F. C. Córdoba y Rosario, de 9 de Diciembre de 1902 y 3 Febrero de 1903, pidiendo se le permita continuar efectuan do operaciones de carga por los muelles y embarcaderos denomidados «Puerto Canals», mientras no entorpezcan la ejecución de las obras del Puerto del Rosario.

Atento lo expuesto por la Empresa constructora de éste, la que manifiesta no tener inconveniente en que se acceda á lo solicitado, siempre que la Empresa del Ferrocarril se limite á operaciones de embarque, para las que se requieran instalaciones especiales de que la Empresa del Puerto no disponga por el momento, y los buques que hagan dichas operaciones le abonen los derechos que anteriormente pagaban á la Aduana, y

CONSIDERANDO:

Que el Decreto de 7 de Abril de 1903, expedido por el Departamento de Hacienda, confirmando en sus puestos á varios Guardas, ha sido considerado erróneamente como autorizando la amplia rehabilitación de los muelles y canaletas de «Puerto Canals» y F. C. Oeste Santafecino (hoy Central Argentino), á los cuales se retiró el permiso para funcionar como tales por Decreto de 16 de Octubre de 1902;

Que mientras la Empresa Constructora del Puerto no necesite los terrenos ocupados por aquéllos para el desarrollo de las obras, ó no disponga de instalaciones adecuadas para efectuar las operaciones de carga y algunas de descarga, hay conveniencia en permitir, á título provisorio y con ciertas limitaciones, el funcionamiento de aquéllos;

Que de acuerdo con lo estipulado en el art. 30 del contrato celebrado entre el Gobierno de la Nación y la Empresa del Puerto, el P. E. ha convenido con ésta las condicciones en que se permitirá hacer operaciones de ultramar por «Puerto Canals» y muelles y embarcaderos del Oeste Santafecino (hoy Central Argentino),

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Autorízase, con carácter provisorio, á las Empresas de los Ferrocarriles Córdoba y Rosario y Oeste Santafecino (hoy Central Argentino), para efectuar operaciones de embarque de cereales y otros frutos del país, para los cuales no tenga la Empresa del Puerto del Rosario instalaciones apropiadas.

Art. 2º Las mismas Empresas podrán efectuar operaciones de descarga de artículos y materiales que, como el carbón, exigen instalaciones de que aun no dispone la Empresa del Puerto.

Art. 3º Para efectuar las operaciones de descarga á que se refiere el artículo anterior, abonarán los buques á la Empresa del Puerto el derecho de muelle, y las mercaderías un derecho de habilitación del Puerto, equivalente al de eslingaje de despacho directo que le corresponde recaudar á dicha Empresa por cuenta de la Nación. Este derecho se abonará siempre, entre ó no á depósito la mercadería.

Art. 4º Estas concesiones se hacen en carácter de provisorias, reservándose el P. E. el derecho de retirarlas cuando lo estime conveniente, sin que las Empresas de los Ferrocarriles mencionados, tengan derecho á reclamo alguno.

Art. 5º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y pase á la Prefectura General de Puertos y Resguardos, á sus efectos.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

CRONICA ADMINISTRATIVA

MINISTERIO DE HACIENDA

TIPO DE ORO

Buenos Aires, Noviembre 22 de 1902.

Desde el 3 de Noviembre, inclusive, has-

ta nueva orden, regirá el tipo de Ley Nº 3871 de 4 de Noviembre de 1899, ó sea el de un peso curso legal por cuarenta y cuatro centavos oro, para cobrar en curso legal los derechos á oro.

BOLETIN MILITAR DEL MINISTERIO DE GUERRA

Nº 154

Buenos Aires, Julio 23 de 1904.

CAMBIO DE DESTINO DE OFICIALES—PERMISOS PARA CONTRAER MATRIMONIO.

Capital, Julio 23 de 1904.

El Ministro de Guerra—

RESUELVE:

1º Pasen: á prestar sus servicios, como Auxiliar de la Inspección de Milicias de Formosa, el Capitán don Domingo Reyes, de la Plana Mayor Disponible; á continuar sus servicios al Batallón 2 de Cazadores de los Andes, el Teniente 1º don Julio Monasterio, del Batallón 2 de Infantería montada; y al Regimiento 7º de Caballería de línea, el Alférez don Raúl Pessenti, del Regimiento 12 de Caballería de línea (Gendarmería).

2º Comuníquese, publíquese en el *Boletín Militar* y archívese.—RICCHERI.

Buenos Aires, Julio 23 de 1904.

El Ministro de Guerra—

RESUELVE:

1º Pase á continuar sus servicios al Regimiento 10 de Caballería de línea, el Capitán don Benito Meana, del 1º de la misma arma.

2º Comuníquese, publíquese en el *Boletín Militar* y archívese.—RICCHERI.

Buenos Aires, Julio 18 de 1904.

El Ministro de Guerra.—

RESUELVE:

1º Concédese al Farmacéutico-inspector don Gaspar Baumann, el permiso que solicitapara contraer matrimonio con la señorita Guillermina Roneo; debiendo, una vez realizado este acto, remitir al Archivo del Ejército, antes de los sesenta días des de la fecha, copia legalizada del acta de matrimonio y su fe de bautismo; y, en lo sucesivo, los certificados que acrediten la existencia legal de la familia.

2º Publíquese en el *Boletín Militar* y archívese en el legajo personal.—RICCHERI.

Buenos Aires, Julio 18 de 1904.

El Ministro de Guerra—

RESUELVE:

1º Concédese al Subteniente D. José Irán Dughi, el permiso que solicita para contraer matrimonio con la señorita María Luisa Arnedo; debiendo, una vez realizado este acto, remitir al Archivo del Ejército,antes de los sesenta días desde la fecha, copia legalizada del acta de matrimonio y fe de bautismo; y en lo sucesivo, los certificados que acrediten la existencia legal de la familia.

2º Publíquese en el *Boletín Militar* y archívese en el legajo personal.—RICCHERI.

Buenos Aires, Julio 20 de 1904.

El Ministro de Guerra—

RESUELVE:

1º Concédese al Teniente 1º don Carlos I. Blanco, el permiso que solicita para contraer matrimonio con la señorita Ernestina C. Belisle; debiendo, una vez realizado este acto, remitir al Archivo del Ejército, antes de los sesenta días desde la fecha, copia legalizada del acta de matrimonio y fe de bautismo; y, en lo sucesivo, los certificados que acrediten la existencia legal de la familia.

2º Publíquese en el *Boletín Militar* y archívese en el legajo personal.—RICCHERI.

Lo que se comunica al Ejército, de orden de S. E. el señor Ministro de Guerra.

Alejandro Montes de Oca.
Coronel
Jefe del Gabinete Militar.

Día 24 de Julio de 1904,

Sin novedad.

Alejandro Montes de Oca,
Coronel
Jefe del Gabinete Militar.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Ferrocarril Andino

SUMARIO DEL TRÁFICO DE LA SEMANA QUE TERMINA EL 16 DE JULIO DE 1904, COMPARADO CON EL CORRESPONDIENTE PERÍODO DE 1903.

	Semana que termina el 16-7-1904	Semana que termina el 18-7-1903	Aumento
Pasajeros	4.163 89	3.372 39	
Encomiendas y exceso de equipajes	351 81	335 67	
Cargas	37.719 27	36.381 40	
Telegramas	196 94	156 60	
Varios	4 —	15 96	
Total $ m/n	42.435 91	40.262 02	2.173 89

ENTRADAS HASTA LA FECHA

		Importe
28 semanas 2 días hasta el 16-7-1904	$ m/n	1.259.910 82
28 » 3 » » » 18-7-1903	» »	1.058.214 99
Aumento	$ m/n	201.695 83

ESTADO COMPARATIVO

	Semana actual	Semana correspondiente al año 1903	Aumento	Disminución
100 $ oro ... $ m/n Término medio de la semana				
Kilómetros recorridos por los trenes	8.727 -	7.338 —	1.389 -	
Entrada por kilómetro de tren	4 86	5 49		0 63
Kilómetros de línea en explotación	336 —	336 —		
Entrada por kilómetro de línea	126 30	119 82	6 48	

J. R. Villalonga, Contador.

E. Díaz, Administrador General.

Publíquese y pase á la Dirección General de Vías de Comunicación.—*A. Baires.*

AVISOS

MINISTERIO DEL INTERIOR

LICITACIÓN

Llámase á licitación para la provisión de vestuario de verano con destino á las gendarmerías de los Territorios Nacionales, de acuerdo con las condiciones establecidas en el respectivo pliego, que se halla á disposición de los interesados en la 1ª Sección del Ministerio.

La licitación que tendrá lugar el día 2 de Agosto próximo, comprenderá las siguientes prendas:

2143 blusas brin Massaua ó calidad similar
66 « paño gris de tropa
2152 pantalones brin Massaua ó calidad similar
77 pantalones paño gris de tropa
1117 kepíes iguales á la muestra
1066 fundas brin iguales á la muestra—

Buenos Aires, Julio 18/904.—*El Subsecretario.*

Dirección General de Correos y Telégrafos

Oficina Interventora de Compras

LICITACIÓN

Licitación de 27.500 metros de brin de algodón, de 75 centímetros de ancho (lavado). Datos, pliegos de condiciones, etc, á la Oficina de Compras. Las prupuestas se recibirán y abrirán públicamente, el Jueves 25 de Agosto próximo, á las 2 de la tarde, en el local de esta Oficina, Moreno 483. Buenos Aires, Junio 27 de 1904. *El Secretario.* v-25 de Agosto.

Policía de la Capital

LICITACIÓN

Siendo necesario adquirir el paño, calzado y artículos que más abajo se detallan, para la confección del uniforme de verano con destino á los agentes, bomberos y personal de servicio de la Policía, se llama á licitación para el día Jueves 4 de Agosto próximo, á las 2 y 30 p. m., debiendo los interesados presentarse en la Secretaría General de la Repartición, con sus respectivas propuestas, en forma de ley.

Los artículos para cuya provisión se llama á licitación, son: 12.300 metros de paño de verano, en las siguientes condiciones: 1 m.40 cm. de ancho; peso por cada metro lineal, 525 á 535; color azul obscuro, número de hilos por centímetro, en urdido 17, en trama 21; mínimum de resistencia presentada en kilos, en urdido 20, en trama 21; alargamiento en centímetros, urdido 4 y 1/2, trama 5 y 1/2; las pruebas de resistencia y elasticidad se harán en tiras de 5 y 15 centímetros, en dinamómetro Thewefv. 1.750

metros sarga negra, 10.000 idem lienzo asargado; 2.000 idem arpillera; 2.050 idem percalina plomo, 8 0 idem idem negra, 50 idem paño punzó para vivos, 700 metros cordón punzó para bomberos, 200 idem trencilla angosta, 55.600 botones grandes para vigilantes, 31.100 idem chicos para idem, 24.300 idem para pantalones, 11.800 botones grandes para bomberos, 5.300 idem chicos para idem, 9.400 broches para cuello, 5.000 hebillas para pantalones, 5.000 broches para idem, 1.200 granadas para bomberos, 750 metros galón blanco para ginetas, 50 idem punzó para idem. 3.300 para polainas de brin blanco, 4.200 idem guantes idem, 150 pares de botas para el Escuadrón de Seguridad, con caña de becerro del país, pie de becerro francés, cosidas á mano y hechas sobre medida. 1.100 pares de botas para vigilantes, 600 idem para bomberos 3.200 pares botines para vigilantes, 39 uniformes, compuestos de las siguientes piezas: 1 kepí, 1 chaquetilla á la prusiana y un pantalón, para un coronel, un teniente coronel, un sargento mayor, ocho capitanes, quince tenientes, y diez subtenientes del Cuerpo de Bomberos, y un capitán, un teniente y un subteniente de la Banda de Música, y 39 pares de botines enterizos de becerro francés. cosidos á mano y hechos sobre medida, debiendo ser de paño azul obscuro, de verano y acompañando muestras.

En la Comisaría de Ordenes puede verse el pliego de condiciones y en la Oficina de Suministros y Control, las muestras de los artículos que se licitan.

No se tomarán en cuenta las propuestas que no se ajusten en un todo al pliego de condiciones y á las muestras que se tienen á disposición de los interesados.—Buenos Aires, Julio 4 de 1904.—*Juan M. Oyuela*, Comisario de Ordenes.

v-4-Agosto.

INTENDENCIA MUNICIPAL DE LA CAPITAL

Inspección General

Cítase al propietario del terreno ubicado en la calle **de Inelo y Coronel Díaz, frente N.E.** para que dentro del término de 15 días se presente en esta Oficina, con el objeto de comunicarle las obligaciones que con respecto á dicho terreno le imponen las Ordenanzas vigentes.

En caso contrario, se procederá de acuerdo con lo dispuesto en la Ordenanza de 4 de Octubre de 1870.—Buenos Aires, Julio 19 de 1904.—*Eduardo Capdevila*.—Inspector General. v-11-de Agosto.

PATENTES DE CARROS DE TRÁFICO, COCHES DE COCHERÍA, IDEM DE PLAZA Y FÚNEBRES.

El 31 del corriente mes, vence el plazo para el pago de la patente correspondiente al 2º semestre.

Siendo este plazo improrrogable, los que no la abonaren dentro de él, incurrirán en la multa del 50 %, que, de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 7º, Cap. 17 de la Ordenanza vigente, en ningún caso podrá ser exonerada.—Buenos Aires, Julio 2 de 1904.—*El Jefe de la Oficina General de Rentas.* v-31-Julio.

LICITACIONES

Licitación para la provisión de una báscula con sus accesorios, para el Matadero de Belgrano. Tendrá lugar el día 1º de Agosto próximo, á las 2 p. m. Condiciones, en la Sección de Higiene y Seguridad.—Buenos Aires, Julio 22 de 1904.

v-1º-Agosto.

Licitación para la pavimentación de madera de la calle Méjico entre Perú y Bolívar. De acuerdo con el pliego de condiciones que puede consultarse en la Sub secretaría de Obras Públicas, llámase á licitación para el día 29 del corriente á las 3 p. m.—Buenos Aires Julio 21 de 1904. —*El Secretario.* v 29-de Julio.

Presentación de propuestas para la construción y explotación de un restaurant, salón de fiestas, quioscos y otros negocios en el «Jardín de Infantes» Avenida Alvear, esquina Tagle.

De acuerdo con el pliego de condiciones que puede consultarse en esta secretaría sección (Obras Publicas), llámase á licitación para el día 26 de Agosto á las 4 p. m. —Buenos Aires, Mayo 28 de 1904.—*El secretario.*

v-26-de Agosto.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

Hospicio de las Mercedes

LICITACIÓN

Llámase á licitación para la provisión de 190 kilos diarios de carne ovina, por un semestre, para el Hospicio de las Mercedes. Tendrá lugar en el mismo, el día 13 de Agosto próximo, á las 2 p. m., de acuerdo con el pliego de condiciones que está á disposición de los proponentes en dicho establecimiento. Buenos Aires, Julio 13 de 1904.—*D. Cabred,* Director.

v-13-Agosto.

MINISTERIO DE HACIENDA

Crédito Público Nacional

SORTEO DE AMORTIZACIÓN - BONOS MUNICIPALES DE 1903

Se hace saber á los tenedores de bonos municipales, creados por Ley de 8 de Enero de 1903, que de acuerdo con la forma adoptada, para los sorteos de amortización de este empréstito, habiendo recaído la suerte en el número 11 para iniciar el presente, considéranse amortizados todos los que se siguen de 16 en 16, ó sean los siguientes, correspondientes á las tres series, A, B y C:

11	171	331	491	651	811	971
27	187	347	507	667	827	987
43	203	363	523	683	843	1003
59	219	379	539	699	859	1019
75	235	395	555	715	875	1035
91	251	411	571	731	891	1051
107	267	427	587	747	907	1067
123	283	443	603	763	923	1083
139	299	459	619	779	939	1099
155	315	475	635	795	955	1115

El pago de estos bonos, así como el servicio de venta, se efectuará por la Tesorería de esta Oficina del 1º al 10 del mes de Agosto próximo, de 11 a. m. á 3 p. m. —Buenos Aires, Julio 21 de 1904.—*El Secretario.* v-1º-Agosto.

Prefectura General de Puertos y Resguardos.

AVISOS

Por el presente se cita, llama y emplaza por el término de treinta días, á los que se consideren con derecho á un ancla con dos grilletes de cadena que ha sido extraída de las aguas del Puerto del Rosario frente al embarcadero «Puerto Canals», previniéndose que, si vencido el plazo no fuere reclamada, se procederá con arreglo á lo que determinan los reglamentos vigentes.—Buenos Aires, Junio 23 de 1904.—*Luis García.* v-2-Agosto.

Por el presente se cita, llama y emplaza por el término de treinta días, á los que se consideren con derecho al pontón denominado «Santiaguito», que ha sido encontrado abandonado en el Puerto de la Capital, próximo al Puente Puyrredón, previniéndose que, si vencido el término no fuere reclamado, se procederá con arreglo á lo que determinan los reglamentos.

Las dimensiones, son las siguientes:

Eslora: 12 metros 45 centímetros; Manga: 4 metros 45 centímetros; Puntal: 1 metro 66 centímetros. El casco es de madera dura forrado de cinc hasta la línea de flotación. La cubierta y obra muerta de pino, tiene un molinete para el ancla, roto. La quilla y cuadernas, en estado inservible y el forro y cubierta en regulares condiciones.—Buenos Aires, Junio 23 de 1904.—*Luis García.* v-2-Agosto.

MINISTERIO DE JUSTICIA E INSTRUCCION PUBLICA

EDICTO JUDICIAL

Por disposición del señor Juez de 1ª Instancia en lo Civil de la Capital Federal doctor Benjamín Williams, se cita, llama y emplaza por el término de treinta días á contar desde la primera publicación del presente, á todos los que se consideren con derecho á los bienes dejados por fallecimiento de don **Francisco Ancemil,** ya sean como herederos ó acreedores, para que dentro de dicho término, comparezcan por ante su Juzgado y Secretaría del que subscribe, á deducir sus acciones en forma, bajo apercibimiento de lo que hubiere lugar por derecho.—*R. Ruiz de os Llanos,* Secretario.—Buenos Aires, 15 de Junio de 1904. Sin cargo.

v-27-Julio.

LICITACIONES

Llámase á licitación pública por el término de treinta días, desde la fecha del presente, para la construcción de obras de ensanche en el edificio del Colegio Nacional de La Rioja, de acuerdo con los planos, pliegos de condiciones y especificaciones aprobadas; debiendo presentarse las propuestas el día 1º de Agosto próximo en el Ministerio de Justicia é Instrucción Pública y ante el Juzgado Federal de La Rioja donde se procederá á las 3 p.m., á la apertura de dichas propuestas en presencia de los interesados ó representantes legalmente constituidos, quienes tendrán á su disposición desde esta fecha, en la Inspección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y en el mencionado Juzgado Federal, los planos, documentos y condiciones referentes á esta licitación.—Buenos Aires, Julio 1º de 1904. —*El Subsecretario.* v-1º-Agosto.

MINISTERIO DE MARINA

LICITACIÓN

Llámase á licitación hasta el día 10 de Septiembre á las 2 p. m. en el Cuerpo de Artillería de Costas, Puerto Militar, para la provisión de una locomotora eléctrica con acumuladores y un transformador rotativo, de acuerdo con el pliego de condiciones que pueden solicitar los interesados.

Resultado se hará conocer en los diarios en que aparece la presente.—*El Jefe.*

v-29 Julio.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Contabilidad.

LICITACIONES

Llámase á presentación de propuestas para la provisión de pernos, bujes y eslabones destinados al tren de dragado, hasta el 18 de Agosto próximo, á las 3 p.m. en la Dirección General de Contabilidad, donde pueden consultarse los antecedentes. v-18-Agoto.

Llámase á presentación de propuesta para la construcción del viaducto de acceso al Puente del rio Gualegaay, en Rosario de Tala (Entre Rios), para el 12 de Agosto próximo, á las 2 p. m., en la Dirección General de Vias de Comunicación, donde se encuentran las condiciones. v-12 de Agosto.

Llámase á presentación de propuesta para la construcción de un puerto en Concordia (Entre Ríos), hasta el día 22 de Agosto próximo, á las 2 p.m., en la Dirección General de Obras Hidráulicas, donde pueden consultarse los antecedentes.--Buenos Aires Julio 7 de 1904. v-22-Agosto.

Llámase á licitación pública la provisión de articulos y materiales destinados el Depósito Central de la Dirección General de Obras Hidráulicas, hasta el dia 4 de Agosto próximo, á las 3 p. m., en que se abrirán las propuestas en la Dirección General de Contabilidad. v-4 Agosto

Dirección General de Obras de Salubridad de la Nación.

En cumplimiento de lo que dispone la Ley número 4196 y el Decreto Reglamenrio de la misma, fecha 15 de Septiembre de 1903, la Comisión de las Obras de Salubridad en sesión de la fecha, ha fijado plazo hasta el 1º de Septiembre próximo, para que los propietarios de casas situadas en las calles que á continuación se expresa, establezcan en sus respectivas propiedades el servicio de agua corriente por las cañerias definitivas existentes:

Castro Barros, entre Independencia y Estados Unidos.
Colombres, entre Independencia y Estados Unidos.
Colombres, entre Cochabamba y Estados Unidos (números pares solamente).
Boedo, entre San Juan y Cochabamba.
Maza, entre Humbero 1º y Cochabamba.
Liniers, entre Europa y Cochabamba.
Loria, entre Europa y Cochabamba.
24 de Noviembre, entre Europa y Cochabamba.
General Urquiza, entre Humberto 1º y Cochabamba (números impares solamente).
General Urquiza, entre Humberto 1º y Barcala (números pares solamente).
Rioja, entre San Juan y Cochabamba (números impares solamente).
Prudan, entre Humberto 1º y Cochabamba.
Oruro, entre Humberto 1º y Cochabamba.
Estados Unidos, entre Castro Barros y Boedo (números impares solamente.)
Estados Unidos, entre Boedo y Colombres (números pares solamente.)
Canmio, entre Boedo y Colombres.
Europa, entre Boedo y Colombres.
Umberto 1º, entre General Urquiza y Maza.
San Juan, entre General Urquiza y Colombres.
Barcala, entre Rioja y General Urquiza (números impares solamente.)
Cochabamba, entre Rioja y Boedo.
Cochabamba, entre Boedo y Colombres (números impares solamente.)

Los propietarios que no den cumplimiento á esta disposición dentro del plazo fijado, incurrirán en la multa reglamentaria.

Los pedidos de conexiones deben presentarse en la oficina de Provisión de Agua, calle Rivadavia 1255. Buenos Aires, julio 20 de 1904.—*Federico C. Stavelius,* secretario.

V. 1º de septiembre.

POZOS ABSORBENTES

Estando absolutamente prohibido por la Ley Nº 4198 la perforación y uso de pozos semisurgentes para ser utilizados como pozos absorbentes y de acuerdo con lo que dispone el art. 11 del Decreto de 17 de Junio ppdo., reglamentario de dicha ley, se previene á los propietarios de inmuebles ubicados en el territorio de la Capital, en los cuales existan pozos que lleguen á la segunda napa, conocida con el nombre de napa semisurgente, ó que bajen todavia á napas inferiores, y que los empleen como sumideros ó pozos absorventes, arrojando á ellos liquidos de cualquier naturaleza que sean, que deben denunciarlos á la Dirección General de Obras de Salubridad de la Nación (calle Rivadavia 1255), dentro del término de sesenta días, indicando el diámetro y profundidad de la perforación, ubicación del terreno en que exista el pozo, clase de liquidos que se arrojen á él, y demás datos que puedan suministrar al respecto.

Los contraventores á esta disposición, incurrirán en una multa de quinientos pesos m/n.—Burnos Aires, Julio 8 de 1904. —*Federico C. Stavelius.*—Secretario.

v-6-Septiembre.

PROVISIÓN DE AGUA

En cumplimiento de lo que dispone la Ley Nº. 4196 y el Decreto Reglamentario de la misma, fecha 15 de Septiembre de 1903, la Comisión de las Obras de Salubridad, en sesión de 13 del corriente, ha fijado plazo hasta el 31 de Agosto próximo, para que los propietarios de casas situadas en las calles que á continuación se expresan, establezcan en sus respectivas propiedades el servicio de agua corriente por las cañerias definitivas existentes:

Victoria, números pares, de Castro Barros á La Plata.
Victoria, números impares, de Castro Barros á Yapeyú.
Victoria números impares, de Mármol á Muñiz.
San Carlos, números impares, de Castro Barros á Artes y Oficios.
San Carlos, números pares, de Castro Barros á Yapeyú.
Rivadavia, de Castro Barros—Medrano á Yatay—Muñiz.
Paunero, de Gazcón á Pringles.
Yapeyú, números impares, de Rivadavia á Victoria.
Yapeyú, números pares, de Rivadavia á San Carlos.
Artes y Oficios, números pares, de Rivadavia á San Carlos.
Mármol, números impares, de Rivadavia á Victoria.
Muñiz, números impares, de Rivadavia á Victoria.
Yatay, desde Rivadavia á vias del F. C. del Oeste.
Pringles, desde Rivadavia á Paunero.
Rawson, desde Rivadavia á vias del F. C. del Oeste.
Gazcón, desde Rivadavia á vias del F. C. del Oeste.
Artes y Oficios, números impares, desde Rivadavia á Victoria.
Pasaje San Carlos.
Victoria, números impares, desde Artes y Oficios á Treinta y Tres.

Los propietarios que no den cumplimiento á esta disposición, dentro del plazo fijado, incurrirán en una multa de cien pesos moneda nacional por cada casa.

Los pedidos de conexiones deben presentarse en la Oficina de Provisión de Agua, calle Rivadavia Nº 1255.—Buenos Aires, Julio 14 de 1904.—*Federico C. Stavelius,* Secretario. v-31-Agosto.

Se previene á los propietarios de casas particulares, establemientos industriales ó inmuebles de cualquier clase dentro del territorio de la Capital que descarguen actualmente aguas servidas en el Rio de la Plata ó en arroyos ó rios que desemboquen directa ó indirectamente en el mismo que de acuerdo con el Art. 6º del Decreto del P. E. de 17 del corriente reglamentario de la Ley Nº 4198, deben denunciar dichos desagües á la Dirección General de Obras de Salubridad de la Nación (Rivadavia 1255) dentro del termino de sesenta dias á contar desde la fecha del citado decreto, de manera que el plazo para hacer las denuncias vence el día 17 de Agosto próximo.

Los propietarios que no cumplan esta disposición, incurrirán en una multa de quinientos pesos moneda nacional.—Buenos Aires, Junio 30 de 1904.—*Federico C. Stavelius.*—Secretario.

Por resolución de la Comisión de las Obras de Salubridad se declara obligatoria la construcción de las obras domiciliarias de acuerdo con la Ley Nº 1917 y el reglamento vigente en las cuadras que se indican á continuación:

Distrito Nº 23

Nueva Granada, desde Córdoba hasta Tucumán.
Ecuador, desde Córdoba hasta Tucumán.
Bermejo, desde Córdoba hasta Lavalle.
San Luis, desde Nueva Granada hasta Bermejo.
Viamonte, desde Nueva Granada hasta Bermejo.

Distrito Nº 30

Rocha entre Patricios y Hernandarias.

Se presentarán los planos en la Inspección General de Cloacas Domiciliarias, Rivadavia 1255, hasta el 1º de Julio próximo y las obras domiciliarias deberán quedar terminadas á mas tardar el 1º de Septiembre del corriente año.

Los propietarios que no dieren cumplimiento á esta resolución, incurrirán en las multas que establece el reglamento vigente.—Buenos Aires, Mayo 26 de 1904. —*Federico Stavelius,* secretario.

v-1º-de-Septiembre.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

OFICINA DE PATENTES DE INVENCION Y MARCAS DE FABRICA DE COMERCIO Y DE AGRICULTURA.

MARCAS SOLICITADAS

Acta Nº 13.957

«PAMPA»

Julio 23 de 1904.—Miguel Cané.—Distinguir los articulos de la clase 59.

v-29-Julio.

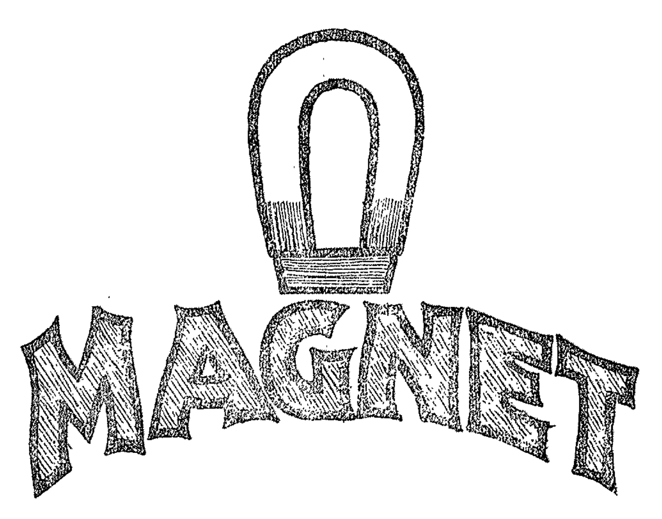
Acta Nº 13.951





Julio 23 de 1904.—Havana Commercial Company.—Distinguir los artículos de la clase 59.
v-29-Julio.

Acta Nº. 13.955



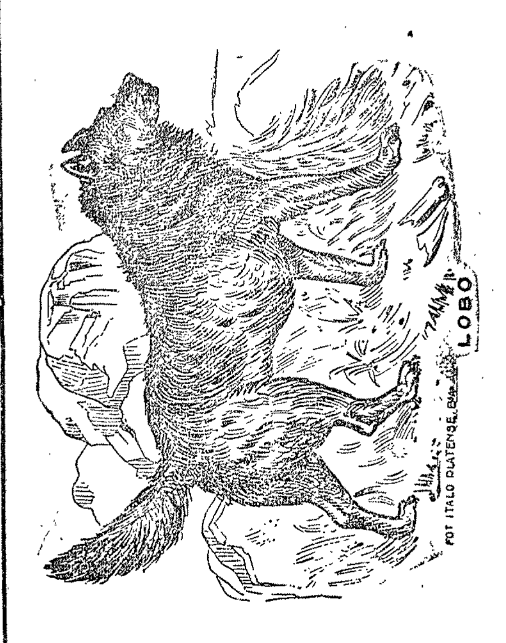
Julio 23 de 1904.—Gilchrist y Cía.—Distinguir aceites lubrificantes, clase 9.
v 29-Julio.

Acta Nº 13.728



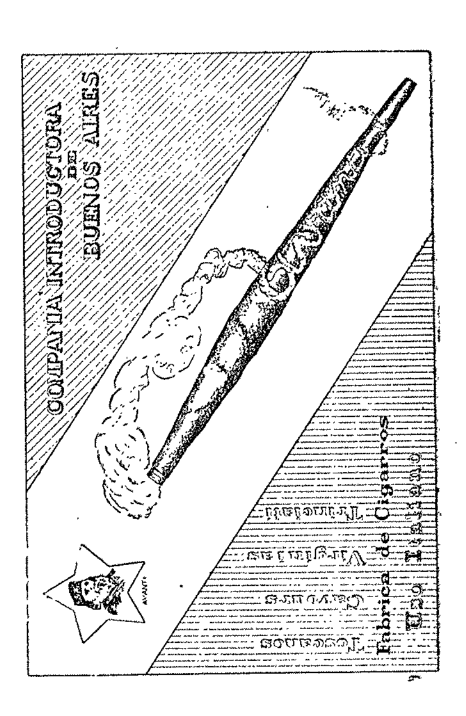
Junio 13 de 1904.—Carlos Romero y Cía.—Distinguir tabacos, cigarros y cigarrillos, clase 59, (modificada).
v-29 Julio.

Acta Nº 13.948



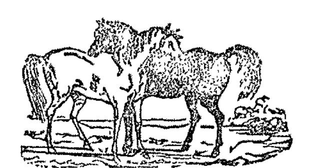
Julio 22 de 1904.—Colombatti y Cª.—Distinguir los artículos de las clases 61 á 71.
v-29-Julio.

Acta Nº 13.952



Julio 23 de 1904.—Compañía Introductora de Buenos Aires.—(Sd. Aª.)—Distinguir los artículos de la clase 59.
v-29-Julio.

Acta Nº. 13956



Julio 23 de 1904.—Pablo Assorati.—Distinguir productos farmacéuticos y veterinarios, clase 79.
v 29 Julio.

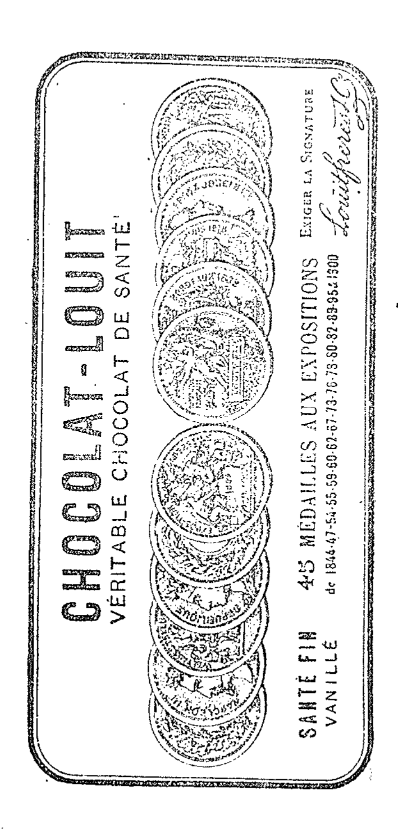
Acta Nº. 13.931



EMPERADOR

Julio 20 de 1904.—R. P. Canale y Cª.— Distinguir comestibles y bebidas, clases 61 á 71.
v-27-Julio.

Acta Nº 13.924



Julio 20 de 1904.—Louit Fréres y Cia.—Distinguir chocolates, clase 66.
v-27-Julio.

Acta Nº 13.925



Julio 20 de 1904.—Louit Fréres y Cia.—Distinguir tapioca, clase 70. v-27-Julio.

Acta Nº 13.926

LIENZO TABLON

SUPERIOR

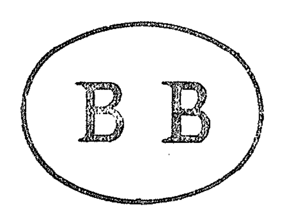
750

S

20 YDS
18 30 MTS

Julio 20 de 1904—Compañía Introductora de Buenos Aires (Sd. Aa.)—Distinguir los artículos de las clases 44 á 47.
v-27-Julio.

Acta Nº 13.922



Julio 20 de 1904.—Alberto O. Berho.—Distinguir los artículos de la clase 59.
v-27-Julio.

Acta Nº 13.921

«EL INDUSTRIAL»

Julio 20 de 1904.—Manuel I. Avellaneda. Distinguir los artículos de las clases 1 á 58, 60, 71 á 79 y 59 menos cigarrillos.
v-27-Julio.

Acta Nº 13.927

LIENZO TABLON

SUPERIOR

500

S

20 YDS

18 30 MTS

Julio 20 de 1904.—Compañía Introductora de Buenos Aires (Sd. Aa.)—Distinguir los artículos de las clases 44 á 47.
v-27-Julio.

Acta Nº 13.932



Julio 20 de 1904.—Gutiérrez, Martínez y Cª.—Distinguir los artículos de las clases 61 á 69. v-27-Julio.

Acta Nº 13.929

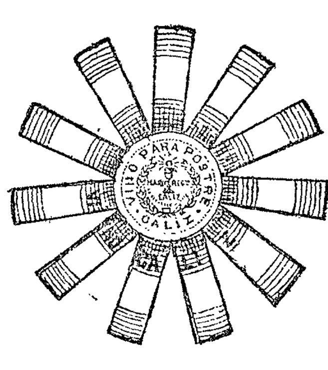
«Gregoire»

Julio 20 de 1904.—Compañía Introductora de Buenos Airss (Sd. Aª.—Distinguir conservas de sardinas, clase 62.
v-27-Julio.

Acta Nº 13.915









Julio 19 de 1904.—Gumersindo Berdeal y Neira.—Distinguir bebidas, clases 68 y 69. v 26-Julio.

Acta Nº 13.919



Julio 19 de 1904.—Anezin Hnos. y Cª.—Distinguir los artículos de las clases 16, 1, 22, 28, 32, 42, 56, 75 y 78.
v-26-Juliio.

Acta Nº 13 916



Julio 19 de 1904.—Alfredo Masini.—Distinguir polvos de tocador, clase 58.
v-26-Julio.

Acta Nº 13.918



Julio 19 de 1904.—Anezin Hnos. y Cª.—Distinguir los artículos de la clase 42.
v-26 Julio.

Acta Nº 13.917



Julio 19 de 1904 - Díaz, Fernández y Cª.—Distinguir los artículos de las clases 48, 49, 50, 52, 53, 54 y 57.
v-26 Julio.

Acta N 13.930

«El Mundo Católico»

Julio 20 de 1904.—Francisco de P. Oller. —Distinguir tarjetas postales, láminas é ilustraciones, clase 72. v-27-Julio.

Acta Nº. 13.923





Julio 20 de 1904.—López Fréres y Cia.—Distinguir vino champagne, clase 68.
v-27-Julio.

Acta Nº 13.419



Marzo 29 de 1904.—Freixas, Urquijo y Cia. Distinguir los artículos de las clases 61 á 69 (modificada). v-28-Julio.

Acta Nº 13.800



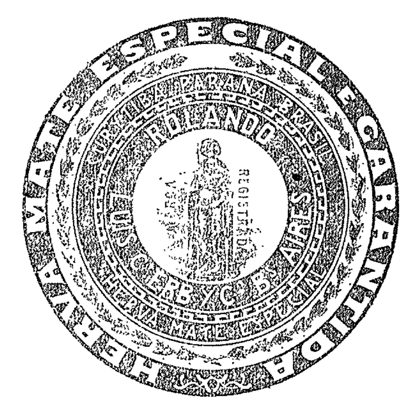
Junio 25 de 1904. — Florindo Manghi. Distinguir cemento Portland, clase 29 (modificada). v-28-Julio.

Acta Nº 13.945



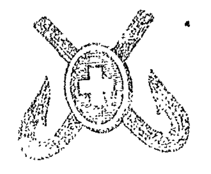
Julio 21 de 1904. — Juan C. Galli y Cia. Distinguir los artículos de las clases 44 á 55 y 58. v-28 Julio.

Acta Nº 13.939



Julio 21 de 1904. — Luis C. Erb y Cia. Distinguir yerba mate, clase 67. v-28 Julio.

Acta Nº 13.936



Julio 21 de 1904. — J. Frossard y Cia. Distinguir los artículos de la clase 59.
v-28-Julio.

Acta Nº 13.940

SEMBRADORA CAMPEON

Julio 21 de 1904.—Moline Plow Company. Distinguir sembradoras en general, clase 17. v-28 Julio.

Acta Nº 13.941

SEMBRADORA CHAMPION

Julio 21 de 1904.—Moline Plow Company. Distinguir sembradoras en general, clase 17. v-28 Julio.

Acta Nº 13.942

"Duque de Caxias"

Julio 21 de 1904.—Freixas, Urquijo y Cía. Distinguir los artículos de la clase 67.
v-28 Julio.

Acta Nº 13.943

"Orminda"

Julio 21 de 1904.—Mignaquy y Cía. Distinguir los artículos de las clases9, 12, 14, 59, 60 y 61 á 71. v-28 Julio.

Acta Nº 13.958

«PATRICIOS»

Julio 23 de 1904.—Miguel Cané.—Distinguir los artículos de la clase 59.
v-29-Julio.

Acta Nº 13.937

"Hutch"

Julio 21 de 1904. — William C. Neilly. Distinguir los artículos de las clases 1 á 79. v-28 Julio.

Acta Nº 13.938

"Celery King"

Julio 21 de 1904. — William C. Neilly. Distinguir los artículos de las clases 1 á 79. v-28-Julio.

Acta Nº 13.920

"Labrador"

Julio 19 de 1904.—Anezin Hnos. y Ca.—Distinguir relojes de bolsillo, clase 22
v-26 Julio.

Acta Nº 13.933

"Champion"

Julio 21 de 1904.—Juan y José Drysdale y Cía. Distinguir los artículos de las clases 2 á 16, instrumentos de cultivo y sus componentes, clase 17, 18 á 67 y 69 á 79.
v-28-Julio.

Acta Nº 13.934

"Lorito"

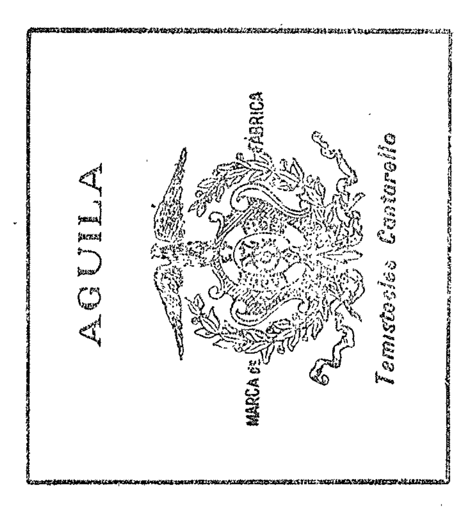
Julio 21 de 1904.—Juan y José Drysdale y Cía. Distinguir los artículos de las clases 1 á 4, 6, 7, 8, 11, 13 á 28, 30, 31, 34, 35, 61 á 71, 73, 75, 77, 78 y 79.
v-28-Julio.

Acta Nº 13.935

"Smooth-On"

Julio 21 de 1904.—Juan y José Drysdale y Cía. Distinguir los artículos de las clases 8, 11, 32, 33 y una substancia especial para substituir á los remaches, alisar superficies y evitar escapes y filtraciones en las calderas, caños, tubos, etc., clase 80
v 28-Julio.

Acta. Nº 13.910



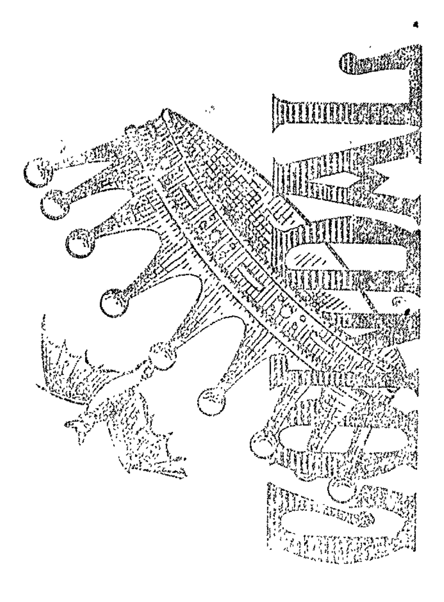
Julio 18 de 1904.—Temistocles Cantarella.—Distinguir jabones en general, clases 14, 58 y 79. v-29-Julio.

Acta Nº 13.947



Julio 22 de 1904.—Rafael Malo.—Distinguir los artículos de las clases 1 á 79.
v-29-Julio.

Acta Nº. 13.949



Julio 22 de 1904.—Roig y Ca. Distinguir los artículos de las clases 61 á 71.
v-29-Julio.

Acta Nº 13.953



OTELLO

Julio 23 de 1904.—Agustín y José Bottaro.—Distinguir granos, harinas, féculas y semillas, clase 1; fósforos y velas, clase 12; clases 61 á 69 y almidón, clase 70, con excepción de vermouth. v-29 Julio.

Acta Nº 13.946



Julio 22 de 1904.—Vda. de Canale.—Distinguir las clases 65 y 66, especialmente bizcochos. v-29-Junio.

Acta Nº 13.954

«LA HOJA»

Julio 23 de 1904.—Meier Hoffmann y Cía. Distinguir tabacos, cigarros y cigarrillos, clase 59. v-29-Julio.

Tip. Penitenciaría Nacional.